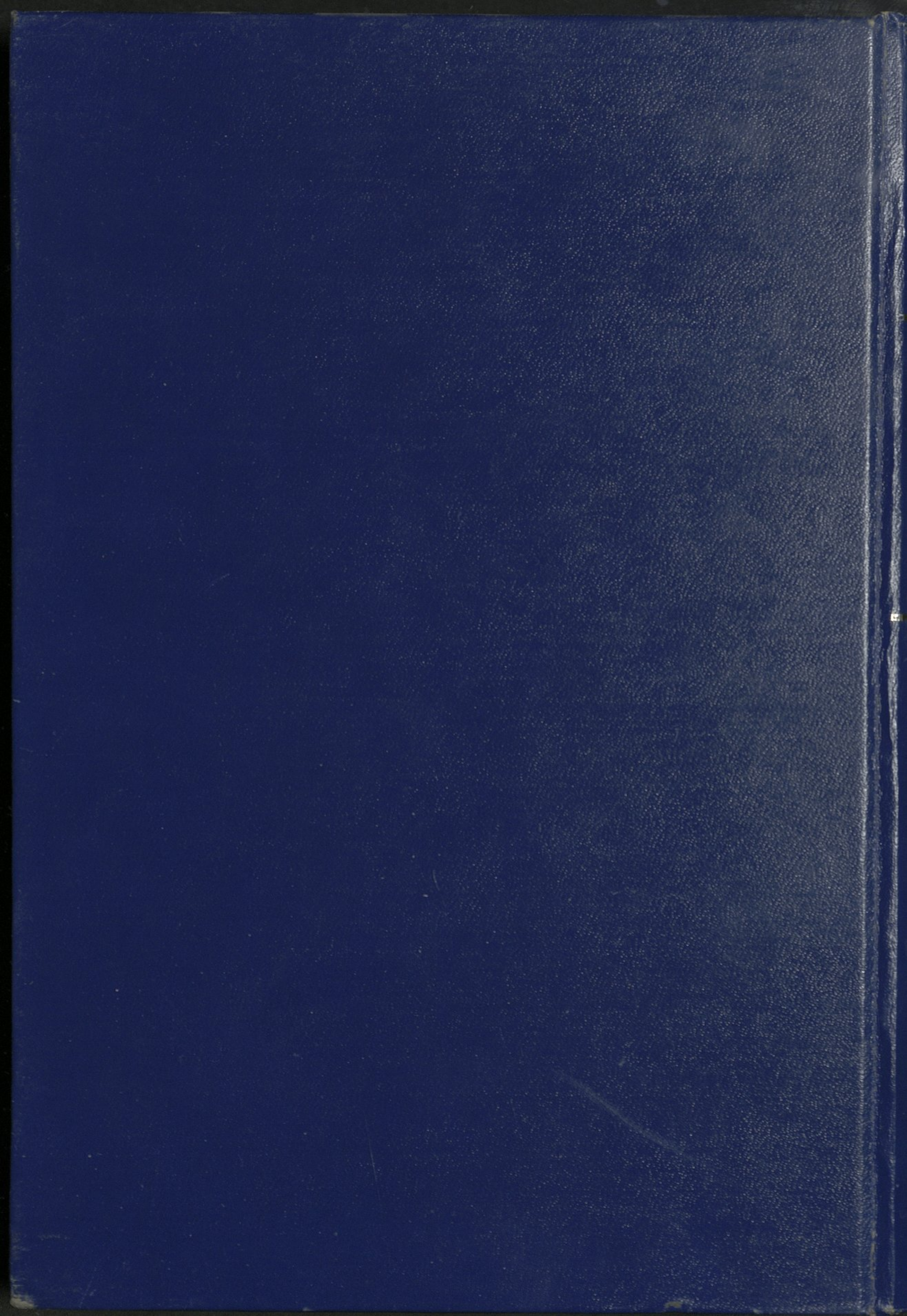
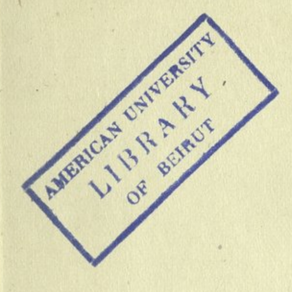






وزارة الدفاع الوطنى

السلاح البحرى الملكى

تاريخ البحرية المصرية

تأليف

جميل خانكى

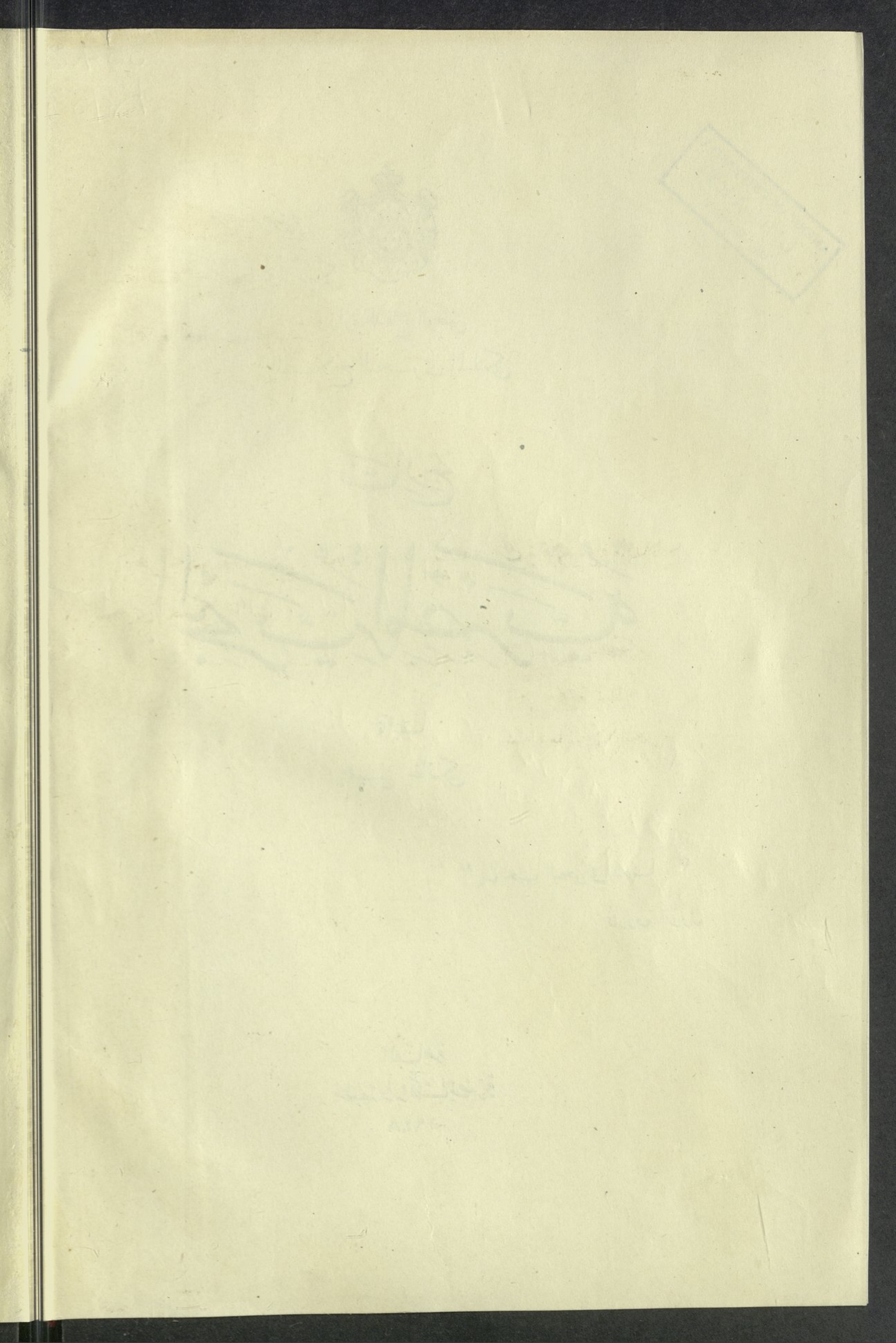
"إن حب البحر فى دمنا ."

فاروق الأول

القاهرة

مطبعة دار الكتب المصرية

١٩٤٨



NADER

وزارة الدفاع الوطنى

رياسة السلاح البحرى الملكى

إدارة العمليات البحرية

بأمر حضرة صاحب السعادة ياور جلالة الملك وقائد عام السلاح البحرى الملكى

(امضاء) عز الدين عاطف

ياور جلالة الملك

ومدير العمليات البحرية

وَرفعتَ فى ثغرِ الثُّغو ... رِ لمنشآتِ البحرِ بندَا
أسَّستَ مدرسةً تُعيـ ... ـدُ لنا بملكِ البحرِ عهدا
فمتى أَرى أسطولَ مصـ ... ـرَ يثور فوق البحرِ رعدا
ومتى أَرى جيشَ البلا ... دِ يَسُدُّ عينَ الشمسِ سدَّا

حافظ ابراهيم



١ — حضرة صاحب الجلالة الملك المعظم فاروق الأول بملابس البحرية المصرية فى أثناء اجتماع تاريخى بالرئيس فرنكلن روزفلت
فى منتصف شهر فبراير سنة ١٩٤٥ على ظهر بارجة أمريكية راسية فى البحيرات المرة

مقدمة

لأول مرة يظهر فى عالم التأليف كتاب يضمّ بين دفّتيه صفحات من تاريخ البحرية المصرية من أقدم العهود، بما فيها العصور التى سبقت زمن الفراعنة، حتى اليوم، وهى حقبة من الزمان تناولت خمسين قرنا ونيّفا قبل الميلاد وعشرين قرنا من بعده .

ففى أحضان وادى النيل وعلى ضفاف نهره المبارك صنعت الأيدى المصرية أولى المراكب التى صعدت إلى أعالى البلاد وانحدرت إلى أسفل أرجائه . وما لبثت أن ضاقت بها مياه النيل العذبة ، فابتعدت عن سواحل القطر ومخرت عُباب البحار، جارية باسم الله مجراها ومرساها شرقا وشمالا وجنوبا، ميممة الأمصار النائية والثغور القاصية ، حتى أصبحت مصر أول دولة سادت البحار وتسنّمت ذروة الصدارة بين الأمم والشعوب القديمة فى غابر الزمان .

فهذى قرابة سبعة آلاف حول انتقلت فيها البلاد من حكم الفراعنة إلى الفرس إلى البطالسة إلى الرومان إلى البيزنطيين إلى العرب إلى المماليك إلى العثمانيين إلى الفرنسيين حتى قيض الله لها محمد على باشا الكبير وخلفاءه، فسارت السفن المصرية فى خلال تلك المدّة المديدة فى البحر الأبيض المتوسط وفى البحر الأحمر وفى المحيط الهندى وفى المحيط الأطلنطى، لا تلعب بها هوج الرياح ولا هول العواصف، ناشرة فوق متون البحار وعلى أمواج تناغى غرّ السحاب، علَم مصر عاليا خفّاقا .

وقد طاف هيرودوت أبو التاريخ لأربعمائة سنة ونيف خلت قبل الميلاد فى أرجاء أوروبا وفى أنحاء آسيا وفى مجاهل إفريقيا فزار مصر وساح فى ربوعها الى أن وصل الى أسوان ، وجال فى بلاد فارس الى أن بلغ سوس ، وجاس خلال

بلاد اليونان شمالا وجنوبا شرقا وغربا الى أن انتهى به المطاف الى ضفاف البوسفور ، وقد خرج من هذه الرحلات العديدة بعقيدة صاغها فى كلمة جامعة مانعة هى قوله : « البحر يفوق الأرض فى سرعة إمداد الإنسان بالقوة والمال » .

إن قوة الدولة ترتكز على الأساطيل الحربية و يرتكن مالها على البواخر التجارية ، أمّا القوة فلأن السلاح البحرى إنما هو أمضى الأسلحة إبان الحروب ، وأمّا المال فلأن تجارة العالم تقوم على البواخر ، إن كثيرة فرواج وثراء و رخاء ، وإن قليلة فكساد وفقر وغلاء ، و بوفرة المال يتحقق الاستقلال الاقتصادى بشير الاستقلال السياسى ، و بقلته يتأكد الرق الاقتصادى نذير الرق السياسى .

قال كولبير كبير وزراء فرنسا فى عهد الملك لويس الرابع عشر : « إن السفن من أقوى الوسائل لبسط الرخاء فى أيام السلم ولمضاعفة قوى الدول فى إبان الحرب » .

هذا وعند ما أعلنت المانيا الحرب على فرنسا فى شهر أغسطس فى سنة ١٩١٤ وترامى نبأ نشوب الحرب الى ولى عهد بريطانيا (الذى صار فيما بعد ادوارد الثامن) كانت أول خاطرة دوّنها فى مفكرته قوله : « حرس الله الأسطول » ، فعبّر بهذه الكلمة البليغة عن عقيدته وعقيدة كل فرد من أفراد شعبه فى تلك الساعة الرهيبة بأن الأسطول هو عماد الامبراطورية البريطانية .

تذكرنى هذه الكلمة ببيت للشاعر الفرنسى لومير جاء فيه : « ان من ملك صولجان البحر ملك صولجان العالم » ، وقد كان لبيته هذا رنة فرح و إعجاب فى قلوب الإنجليز فى القرن الثامن عشر لأن انجلترا كانت فى ذلك الزمان « سيدة البحار » فكافأت الحكومة البريطانية هذا الشاعر المفلق بأن رتبت له معاشا مدى الحياة .

ومن جـوامع الكلم ما قاله فـردريك ليست أحد كبار المفكرين الألمان :
« ان البحر أوسع ميدان فى العالم تتسابق فيه همم الأمم وتتنافس فيه أفكار المفكرين وتتصارع فيـه مختلف القوى ، ان الأمـة التى لا تدرك قيمة البحار من الوجهة السياسية ومن الوجهة الاقتصادية تنزل نفسها منزلة الأمم التى لا تفقه معنى الحياة ، إن أمة بلا بحرية كطير بلا جناح ، ومنزلة الأمّة التى ليس لهـا سفن كمنزلة الأَمَة بين الحرائر ، لهنّ عليها حق السيادة وعليها لهن واجب العبودية » .

لهـذا نجد البلاد التى ليس لهـا ساحل على البحر أو ليس لها منفذ الى البحـر تسعى دائما للحصول عليه ، مثل النمسا وتشيكوسلوفاكيا وسويسرا ولوكسمبورج ، أما مصر فلها ٥٨٠ كيلومترا على البحر الأبيض و ١٣٥٥ على البحر الأحمر فهى إذن غنية بسواحلها البحرية البالغ مجموع طولها ١٨٨٠ كيلومترا ولا ينقصها إلا البواخر التجارية والسفن الحربية ، على أن لهـا من ماضيها التليد البعيد ومن ماضيها المجيد القريب ما يحفـزها على إنشاء بواخر كثيرة لرواج تجارتهـا وأساطيل حربيـة للذود عن حياضها كما كانت فى عهـد الفراعنة قديمـا وفى عصر محمد على الكبير حديثا ، ولعـل عهد الفاروق يجمع بين العهـدين فتنعم مصر فى حكمه السـعيد بالنعمتين : القوة والمـال .

ولا يفوتنا فى مستهل هـذا السفر أن نرسل تحية صـادقة خاشعة ونستمطر شآبيب الرحمة على شهداء الواجب من أبناء الكنانة الذين أقلد البحر عليهم ، فآثروا رقدة أبدية فى أعماق البحار على مثوى أزلى فى جوف التراب . فإلى أرواحهـم الطاهرة وإلى دمائهـم الزكية نهدى هـذا المؤلف الذى يلقى شعاعا على حياتهـم الحافلة بكثير من المآثر والمناقب ، وينظم عقـدا فريدا من جلائل الأعمـال متصـلة الحلقات ، وتكتب درره اللامعة للبحرية المصرية صحائف مجد مشرفات خالدات .

ولئن شاءت الأقدار أن تصاب البحرية المصرية خاصة وما لحق بمرافق البلاد القومية الأخرى عامة من ضيم رزحت تحته مصر خمسا وستين سنة — من منتصف شهر سبتمبر سنة ١٨٨٢ حتى أواخر شهر مارس سنة ١٩٤٧ — فقد كتب للبلاد غداة التحرر من أغلالها أن تستعيد مركزها فى الشؤون البحرية بما هو جدير بماضيها التليد ، وهى سائرة الآن بخطى سريعة ثابتة فى سبيل نهضة بحرية مباركة يرعاها ويحمل لواءها مليكها المحبوب "فاروق الأول" حفظه الله وأيده بروح منه .

جميل خانكى

أبريل سنة ١٩٤٨

الفصل الأول

عصر الفراعنة الى الفتح الفارسى

(من قبل سنة ٣٢٠٠ الى سنة ٥٢٥ قبل الميلاد)

تقسيم :

جرى المؤرخون على تقسيم تاريخ مصر فى ذلك العهد أربعة أقسام :

(١) عهد ما قبل التاريخ وهو ما امتدّ قبل أن يوحّد مينا مصر العليا ومصر السفلى فى سنة ٣٢٠٠ قبل الميلاد ، على تقدير بعضهم [١] ، أو فى سنة ٣٤٠٠ على تقدير البعض الآخر [٢] .

(٢) عهد الامبراطورية القديمة ، وهو ما امتدّ من تاريخ توحيد مصر على يد مينا و بداية الأسرة الأولى الى نهاية الأسرة العاشرة فى سنة ٢١٦٠ قبل الميلاد .

(٣) عهد الامبراطورية الوسطى ، ويبدأ بالأسرة الحادية عشرة فى سنة ٢١٦٠ [٣] ، وينتهى بانتهاء الأسرة السابعة عشرة فى سنة ١٥٨٠ .

(٤) عهد الامبراطورية الحديثة ، وأوّله بداية الأسرة الثامنة عشرة فى سنة ١٥٨٠ ، ونهايته انقضاء الأسرة السادسة والعشرين بدخول الفرس مصر فى أثناء سنة ٥٢٥ .

---

(١) هنرى جوتييه : " الموجز فى تاريخ مصر " ج ١ ص ٤٣٩ .

(٢) جيمس هنرى برستد : " نصوص مصرية قديمة " ج ١ من الفقرة ٣٨ الى الفقرة ٧٥ ، وجيمس هنرى برستد : " كتاب تاريخ مصر من أقدم العصور الى الفتح الفارسى " (تعريب الدكتور حسن كمال) ص ٤٠٣ ، هذا فضلا عن غيرهما من المؤرخين الذين عادوا بحكم مينا الى ما فوق سنة ٥٠٠٠ تارة والى ما دون سنة ٣٠٠٠ تارة أخرى .

(٣) يكاد يتفق المؤرخون على تواريخ العصور التى تبتدئ من عهد الامبراطورية الوسطى ، أى من سنة ٢١٦٠ قبل الميلاد ، و إن تضاربت آراؤهم إزاء التواريخ السابقة .

(١) عهد ما قبل التاريخ

دلت الآثار المصرية القديمة على أن المصريين أوّل من بنوا السفن وقادوها فى الأنهار ثم فى البحار . بدأوا باعتلاء جذوع الأشجار (Troncs d'arbres) للانتقال من أحد شاطئى النيل الى الشاطئ المقابل ، ثم ربطوا الجذوع بعضها ببعض ، وشدّوا وثاقها بالأعشاب المتينة مثل البَردى ، وكوّنوا منها كتلا من الخشب (Radeaux) أمسكوها بأيديهم ، مستعملين أقدامهم كمحرّكات ، ثم جعلوا فيها مقاعد ، واستعملوا أيديهم أو قطعا من الخشب كبدّالات للتجديف الى أن أتقنوا صنعها ، فحفروا تلك الكتل الخشبية وجوّفوها ، فصارت فلكا وزوارق على شكل عوّامات طافية ، عرفت باسم (Pirogues)[(١)] .

ومن أقدم السفن المصرية تلك التى وجدت صورها منقوشة على أوانٍ خزفية قيل إنها من أصل لوبى[(٢)] ، يرجع تاريخها الى عهد ما قبل التاريخ ، ولعلها صنعت فيما بين سنة ٥٠٠٠ وسنة ٧٠٠٠ قبل الميلاد .

وقد بدت منذ العصر الحجرى على أوانى الفخار رسوم تمثل قوارب مجهزة بمجاديف ، وفى وسطها حجرتان عليهما شارة مما يدل على إلمام المصريين فى تلك العصور الغابرة بركوب متن البحار على ظهر المراكب .

ومما يسترعى النظر فى تلك القوارب كبر تقويس بدن المركب ، إذ أن طرفى المقدّم والمؤخر بارزان بروزا بيّنا فوق سطح الماء[(٣)] ، وقد شوهدت على هذه

---

(١) شارل بوريه : "أبحاث فى الملاحة المصرية" .

(٢) دلت الآثار التى كشفت حديثا على أن الجنس البشرى قطن مصر منذ أزمان متوغلة فى القدم ، إذ عثر الباحثون على آلات دقيقة الصنع وعلى أوان خزفية أثبتت وجود حضارة بمصر قبل الميلاد بنحو ٧٠٠٠ أو ٨٠٠٠ سنة . وأرجح الآراء أن مؤسس تلك الحضارة قوم لوبيو الأصل هبطوا وادى النيل فى تلك الأزمنة الغابرة . راجع كتاب جيمس هنرى برستد : " تاريخ مصر من أقدم العصور الى الفتح الفارسى " (التعريب) وصورتها منشورة فى صفحتى ١٨ و ٢٠ .

(٣) دى مرجان : " العهد الحجرى فى مصر " و " السلائل البشرية فى عهد ما قبل التاريخ " .

الآثار — فيما عدا مركب الصيد الصغيرة — صور أخرى تمثل سفنا كبيرة تمخر عباب النيل ، وتدفعها الى الأمام مجاديف عديدة وتوجّهها دفات ضخمة .

ويرجع تاريخ أوّل صورة لمركب شراعى مصرى الى سنة ٦٣٠٠ قبل الميلاد وفيها ركبت السارية على شكل مربع منحرف أو شبيه بالمنحرف ، واستغنى عن الأوتار ، واستعمل الشراع المربع الذى يلائم الملاحة فى النيل حيث تهب الرياح عادة من الشمال ، فيتيسر للمراكب الإقلاع الى أعالى النيل ضدّ التيار والعودة معه بقليل من الجهد بوساطة المِدرة أى عمود الجسّ (Sonde) ، ومن المرجح أن قدماء المصريين كانوا يستعملون مثل هذه المراكب فى تجارتهم مع الهند والبلاد الأخرى ، ولعل استعمال الشراع المربع كان يلائم أيضا الرياح الموسمية الهندية التى كانت تهب فى بحر العرب والمحيط الهندى .

وكان يرفرف على كل مركب شراعى علَم عليه رسوم تشير الى محل معين ، ومن هذه الرسوم قوسان متقاطعتان يُرمز بهما دائما الى المعبودة "نيت"[1] الصاوية ، ومنها أيضا صورة الفيل ، ويقصد بها غالبا جزيرة الفيلة الواقعة جنوبى أسوان ، وبالفحص عن هذه الأعلام لوحظ أنها كثيرة الشبه بأعلام الأيالات التى تجزأت اليها مصر فيما بعد ، لذلك لا يبعد أن تكون أعلام هذه السفن دليلا على تقسيم القطر المصرى وقتئذ عدّة أقسام ، انتهى أمرها بانضمام بعضها الى بعض لتكوين مملكتين عظيمتين : إحداهما فى الشمال هى مصر السفلى ، والأخرى فى الجنوب هى مصر العليا .

وقد وجدت نماذج خشبية للمراكب المصرية القديمة فى مقابر الفراعنة ، ومتحف القاهرة زاخر بأنواعها المختلفة فى شتى العصور ، وكانت تسير تلك المراكب بوساطة صفوف من المجاديف تغدو وتروح على نغمات الموسيقى ، وكانت

---

(١) المعبودة "نيت" (Neith) هى أم الإله "رع" وقد ذاعت عبادتها فى غربى الدلتا ، وكان مقرّ عبادتها بلدة "سايس" وهى ناحية صا الحجر الحالية ، ثم انتشرت فى جميع أنحاء القطر المصرى .

آلة التوجيه عبارة عن بدّالة أو جملة بدّالات . وقد استعمل قدماء المصريين كثيرا من الآلات الميكانيكية فى مراكبهم ومن المحقق أنهم عرفوا الأرغاط (Cabestan) والونش (Vindas) حوالى سنة ٣٥٠٠ قبل الميلاد .

ولما اطّرد كبر حجم السفن زاد عدد المجدّفين كما زاد عدد صفوفهم، ورتبت السفن درجات بحسب عدد تلك الصفوف من المجاديف .

وقد استعمل بعض تلك السفن الأولى الشراع المربع والمجاديف معا كما كان بعضها يُزيد شراعا مثلثا فوقها ، وكانت السفن التجارية عادة أضخم فى البناء وتزيد فى العمق والعرض على السفن أو النقالات الحربية .

ولما زادت حركة التجارة بين الدول واتسع نطاقها اضطر المصريون الى التضحية بسرعة المسير فى سبيل إفساح أمكنة أوسع للبضائع المنقولة فعولت تلك المراكب على استعمال الأشرعة واستغنت شيئا فشيئا عن المجاديف . وقد كان لبعض السفن التجارية سطح ممتد من المقدّم الى المؤخر وكان بعضها مفتوحا من الجزء الأوسط ما عدا الأمكنة المخصصة للمجدّفين ، وكانت كلها مسقوفة عند المقدّم والمؤخر [١] .

وكانت السفن المصرية تزيّن برسوم كثيرة من الخارج كما كانت تحفر الأشكال المختلفة على مقدّمها تمييزا لها إذ لم يكن لها أسماء كما جرت العادة الآن ، فكثير منها كان يحمل على جوانبه أشكالا محفورة للآلهة أو تعويذات ملونة [٢] .

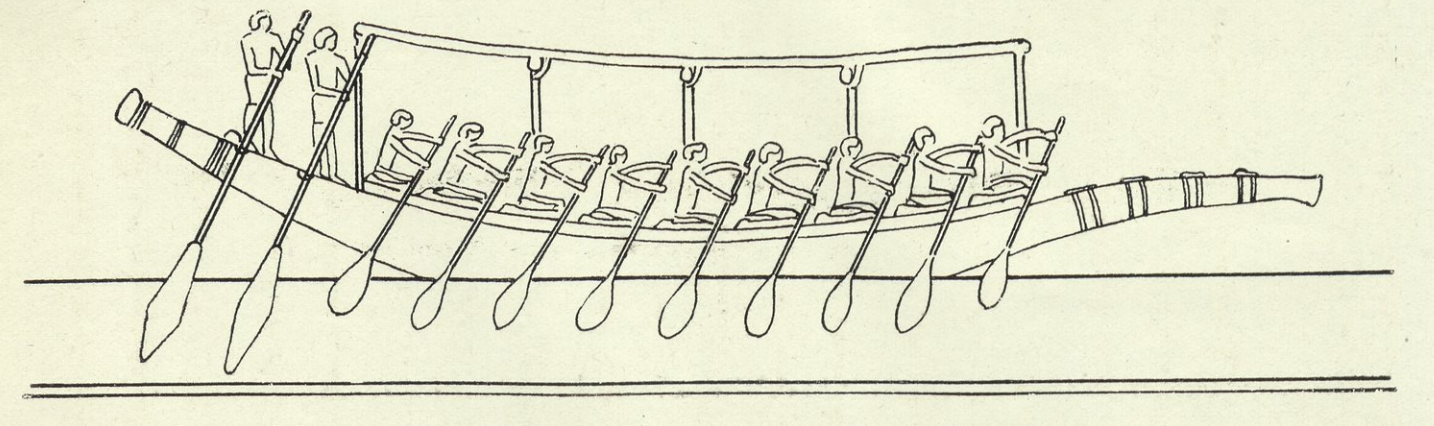
وقد كان النشاط البحرى فى ذلك العهد ضئيلا فى مصر العليا على خلاف ما كان ملحوظا فى مصر السفلى ، تدل على ذلك الأوانى القديمة التى ترجع نقوشها الى الى ذلك العهد والتى لم تظهر عليها سوى رسوم سفن مصر السفلى ومصر الوسطى [٣] .

---

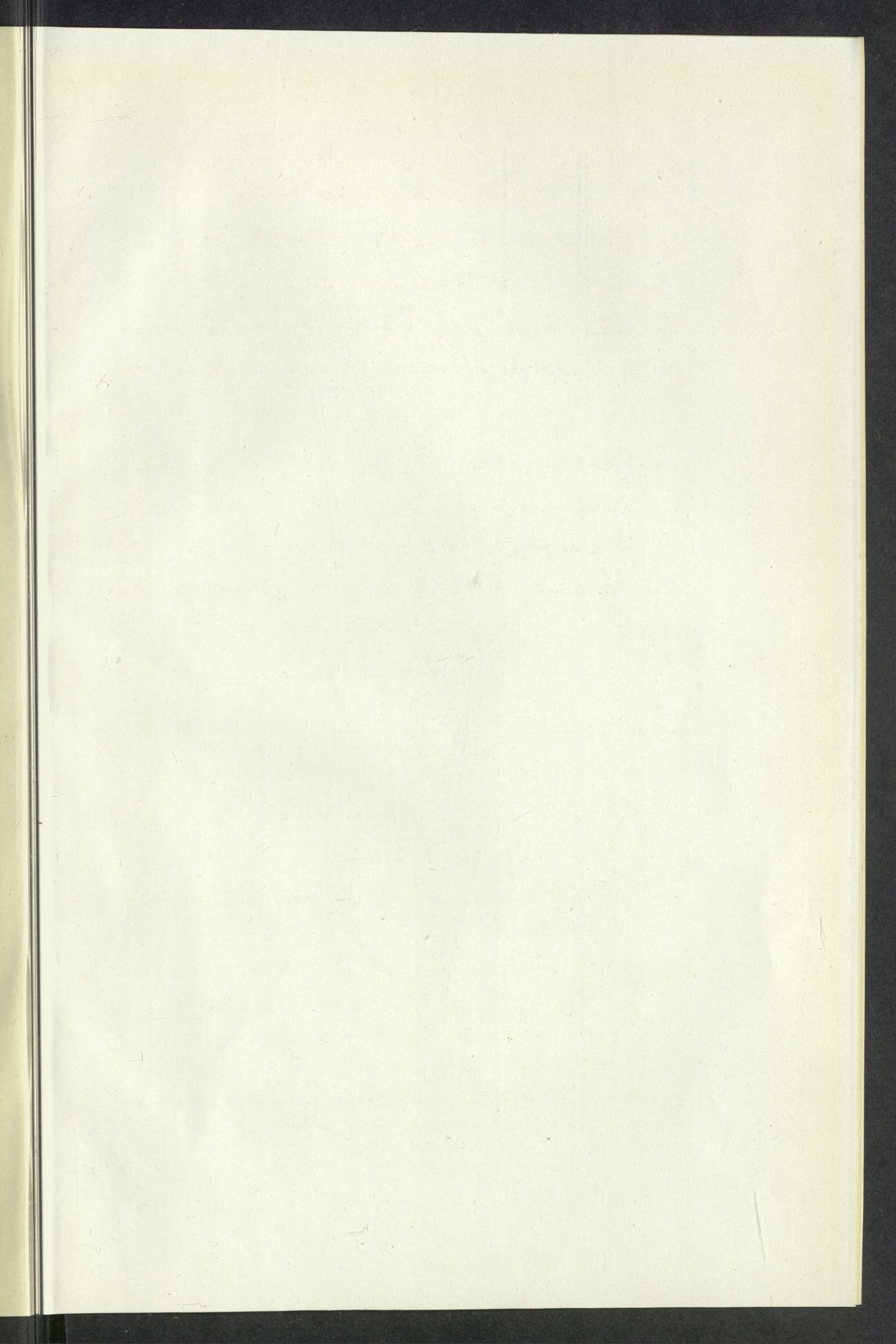
(١) سيسيل تور : "سفن قديمة" ص ٥١ .

(٢) سيسيل تور : "سفن قديمة" ص ٦٥ و ٦٨ .

(٣) مرسير : "دراسات فى أصول الدين فى مصر" ص ١٧ .



٢ — مركب من مراكب قدماء المصريين مصنوع بالبردى يسير فى النيل بالمجاديف



(ب) عهد الامبراطورية القديمة

لما تولى مينا الأول (Ménès) حكم مصر فى سنة ٣٤٠٠ قبل الميلاد[(١)] نشطت حركة المراكب المصرية على النيل وبلغت الشلال الأول . وأصل الملك مينا من تنيس[(٢)] وهو الذى أسس عاصمته على مقربة من هليوبوليس حاضرة البلاد وقتئذ وسماها "مين نوفير" (Men Nofir) أى الميناء الجميل وقد حرّف الاغريق الاسم فصار "ممفيس" (Memphis) .

ولعل أولى البعثات البحرية المهمة فى ذلك العصر هى تلك الرحلة التى قامت بها أربعون سفينة مصرية من شواطئ مصر الى سواحل فينيقية لاستيراد خشب الأرز من جبال لُبنان فى عهد الملك "سنفرو" (Snofrou) آخر ملوك الأسرة الثالثة حوالى سنة ٢٩٢٠ قبل الميلاد . وقد بنى سنفرو سفنا كثيرة بلغ طول الواحدة مائة وسبعين قدما تقريبا (أى حوالى ستة وخمسين مترا) استعمل بعضها فى النيل والبعض الآخر لتنشيط حركة التجارة مع الأقطار الشمالية[(٣)] .

ولما كان القطر المصرى يفتقر الى الأخشاب التى كثرت فى غابات لبنان فقد أنفذ الملك سنفرو الى تلك الأصقاع حملات بحرية عدّة، وشيد فى ثغر ببلوص (جبيل) على الشاطئ الفينيقى معبدا للمعبودة هاتور، كان يتردّد عليه البحارة المصريون، وقد ثبت من الكشوف الأثرية الأخيرة أن مراكب المصريين جاوزت فى ذلك العهد أقصى شمال الشام كما بلغت قلب القارة الافريقية وتوغلت

---

(١) آثرنا الأخذ فى هذا الكتاب بتحديد الأستاذ جيمس هنرى برستد أستاذ التاريخ المصرى القديم وتاريخ الشرق بجامعة شيكاجو الذى حدّد تاريخ تولى الملك مينا بسنة ٣٤٠٠ قبل الميلاد .

(٢) أصبحت تنيس اليوم ناحية المنشاة بجوار العرابة المدفونة بالبلينا بجرجا .

(٣) جبر بالرمو، وجيمس هنرى برستد : "كتاب تاريخ مصر من أقدم العصور الى الفتح الفارسى" (التعريب) ص ٧٥ ، وجيمس هنرى برستد : "نصوص مصرية قديمة" ج ١ فقرة ١٤٦ ، وسليم حسن بك : "مصر القديمة" ج ١ ص ٢٨٤ وج ٢ ص ٢٢٦ .

فى الصومال ببلاد بونت (Pouânit)[١] الغنية بالأشجار الزكيـة ، فانتعشت الملاحة التجارية وانطلقت السفن المصرية فى كل صوب محمـلة بالواردات والصادرات من خط الاستواء الى جزر بحر إيجيه وجزيرة كريت .

وقد كانت هـذه السفن تشحن بالبحارة ومعهـم فصيلة من الجند ، لحماية البعثات من هجمات أهالى البلاد الأجنبية أو لتكون مظهرا من مظاهر سلطة فرعون مصر . وكانت تبنى على نموذج السفن النيلية غير أنها كانت أكبر حجما وأثقل وزنا حتى يمكنها أن تقاوم هياج البحر وبحمل شحنة مهمة من السلع .

ومن الإدارات الرئيسية فى الدولة فى عهد الأسرة الثالثة " إدارة بناء السفن " التى كانت تشرف على المصانع التى تشيـد الأساطيل . ولما كانت سياسة الوحدة والتركيز لا تتم إلا بوجـود جيش قوى وأسـطول ضخم أنشأ مـلوك تلك الأسرة " مصلحة الحربية " وجعلوا الأسطول الحربى تابعا لهـا ، كما وضعوا نظاما حربيا للدفاع عن الحدود المصرية تضمّن تشييد قلاع وحصون وأسوار واقامة حاميات دائمة بها . وفى عهد الأسرة الرابعة جُعلت القيـادة العليا للجيوش البرية والأساطيل الحربيـة فى يد واحدة لأحد أبنـاء الملك ، وقد ظل الأسطول الحربى فى عهـد الأسرة الخامسة كما كان فى عهـد الأسرة السابقة تابعا لإدارة الحربيـة التى يرأسها قائد عظيم وكان مقسما وحدات ، كل وحدة تحت إمرة قائد بحرى .

وقد كشف علماء الآثار عن " سفن الشمس " التى يرجع تاريخها الى عهد الأسر الأولى ، وهى وإن كانت رمزا لعبـادة الشمس يبحـر عليها الإله فى السماء إلا أنها تدل مع ذلك على إلمـام المصريين بفنون البحر وتفوقهم فى هذا الميدان ، فقد عثر من آثار الملك خوفو أول فراعنة الأسرة الرابعة الذى تولى الملك سنة ٢٩٠٠ قبل الميلاد على سفينتين للشمس يبلغ طول الواحدة منهما ٥٥ مترا وسفينة أخرى

---

(١) تشمـل بلاد بونت سـاحل الصـومال والجزء الجنوبى من بلاد العرب المعروف باسـم (Arabia Felix) .

يتوصل اليها بدرج ويبلغ طولها نحو ٤٠ مترا . وفى معبد خفرع ثالث ملوك الأسرة الرابعة كشف عن سفينتين للشمس واحدة تقلع من الشرق الى الغرب والأخرى تبحر من الغرب الى الشرق ، ومما يلاحظ فى ثانيتهما أنها مغطاة بالأحجار لأن المفروض فيها أنها تسير ليلا فى جوف الظلام .

وتوالت الحملات البحرية فى عهد الأسرتين الخامسة والسادسة (فيما بين سنة ٢٧٥٠ وسنة ٢٤٧٥ قبل الميلاد) فاتجهت المراكب المصرية صوب بلاد بونت فى الصومال وجنوبى خليج عدن ونواحى طورسيناء وحدود مصر الشمالية عن طريق ساحل تيبا (Tiba) [١] ، وعادت محملة بالمعادن النفيسة والجواهر الثمينة والبخور الذكى والروائح العطرية والأدهنة الجميلة وعلى الأخص بعد الرحلة التى قامت بها السفن المصرية بقيادة القائد البحرى نونو (Nonnou) فى أثناء سنة ٢٦٧٣ قبل الميلاد فى عهد الملك ساحورى (Sahouri) أو ساحورع (Sahourâ) [٢] ثانى ملوك الأسرة الخامسة .

وقد أنشأ الفرعون ساحورى أسطولا بحريا أرسله الى سواحل فينيقية ، وقد وفق علماء الآثار فعثروا على نقوش فى هرم هذا الملك وفى معبد الشمس بجهة أبى صير بالقرب من منف يرجع تاريخها الى سنة ٢٧٥٠ قبل الميلاد ظهرت فيها رسوم لأربع سفن كبيرة مشحونة بالأسرى الفينيقيين يحيط بهم بحارة مصريون . ومما ورد عن ساحورى فى حجر بالرمو [٣] أنه جلب من بلاد الصومال ثمانين ألف

---

(١) كانت تقع تيبا (Tiba) جنوبى الشام وشمالى العريش .

(٢) ويسميه بعض المؤرخين سفريس (Sephrès) كما يسمونه أيضا (Sahouré) .

(٣) يرجع تاريخ حجر بالرمو الى عهد الأسرة الخامسة ولعله من آثار الملك نوسررع ، وهو يعرف بهذا الاسم لأنه محفوظ بمدينة بالرمو عاصمة جزيرة صقلية . وقد عثر على أربع قطع منه موجودة الآن بمتحف القاهرة . وقد دوّنت على هذا الحجر أسماء ملوك مصر منذ عصر ما قبل الأسرة الأولى مع ملخص أهم الحوادث التى وقعت فى عهد كل ملك وما قام به من جلائل الأعمال .

مكيال من المر وستمائة مثقال من مخلوط الذهب والفضة وألفين وستمائة غصن من نباتات ثمينة لعلها الآبنوس (١) .

ولما امتدت سيطرة مصر على بلاد النوبة فى القرن السادس والعشرين قبل الميلاد عيّن فرعون مصر على تلك البلاد حاكما عاما من قبله لُقب " حاكم البلاد الأجنبية " وقد أخذ هذا الحاكم وخلفاؤه فى غزو بلاد الصومال فبنوا السفن فى ميناء على البحر الأحمر تجاه النيل كالقُصير وأدخلوا على فنّ الملاحة بعض تحسينات فاستعملوا أحد المجاديف كدفة فى مؤخر المركب، وبه يد تديره وتوجهه .

وقد أخذت مصر فى ذلك العهد تبسط نفوذها على الأقطار المجاورة غير قانعة بخيرات بلادها فنشطت الملاحة التجارية مع الجنوب وأخذت الأساطيل المصرية تنقل موارد لبنان المختلفة الى مصر وتقلع الى جزر البحر الأبيض المتوسط وتعود منها محملة بمواردها العديدة .

وفى عهد بيبى الأول (Pépi Ier) ثالث فراعنة الأسرة السادسة (٢٥٩٠ — ٢٥٧٠) قامت حملة بحرية بقيادة أمير من أمراء مصر العظام يدعى أونى (Ouni) قاصدة شواطئ فلسطين وفينيقية ونزلت جنودها شمالى حيفا بالكرمل وهدّدت الكنعانيين وأدّبت قبائلهم التى كانت قد تعدّت على حدود مصر الشرقية، فأمنت البلاد شرهم .

وقد قص أونى بنفسه ما قام به من جلائل الأعمال فى تلك الحملة فقال : " أبحرتُ فى سفن البحر ومعى فصائل من الجنود، ونزلتُ خلف مرتفعات الجبال الواقعة شمالى بلاد سكان الرمال، وعند ما سار هذا الجيش على المرتفعات سرت وقبضتُ على الثوار بأكملهم وقضيتُ على كل العصاة " .

---

(١) جيمس هنرى برستد : " تاب تاريخ مصر من أقدم العصور الى الفتح الفارسى " (التعريب) ص ٨١ ، وجيمس هنرى برستد : " نصوص مصرية قديمة " ج ١ فقرة ١٦١ ، وسليم حسن بك : " مصر القديمة " ج ١ ص ٣٣٣ .

وتعدّ هذه الحملة الأولى من نوعها فى تاريخ مصر بل فى تاريخ العالم، فهى تعتبر أول حملة من هذا القبيل اشترك فيها الجيش والأسطول معا، ولقد برهن المصريون فيها على أنهم بحارة ماهرون، أكفاء على متن البحار وفى وسع أسطولهم أن يحمى فيالق الجيش[1].

وفى عهد الملك مرن رع خليفة بيبى الأول وهو من فراعنة الأسرة السادسة أُرسلت حملة بحرية الى محاجر بلاد النوبة والفنتين بقيادة أونى ، وقد قص ذلك القائد تفاصيل تلك الرحلة بقوله : "أرسلنى الملك الى أبهات لإحضار تابوت (صندوق الأحياء) وغطائه وكذلك قطعة هرمية صغيرة ثمينة لأجل هرم مرن رع الذى يسمى "خع نفر مرن رع" ثم أرسلنى جلالته الى الفنتين لأحضر لوحة من الجرانيت وقاعدتها وجانبيها وكذلك لأحضر أبوابها من الجرانيت ورقعتها للحجرة العليا لهرم مرن رع المسمى "خع نفر مرن رع"، وقد سحبتُ فى النهر من هناك حتى هرم مرن رع بست سفن نقالة وثلاثة قوارب تُشد بالأمراس بوساطة ستة عشر رجلا . وقد تم كل ذلك فى بعثة واحدة ، مع أنه لم تقم رحلة واحدة قط الى أبهات والفنتين دفعة واحدة فى عهد أى ملك من الملوك[2] ..." .

ثم أنفذ مرن رع القائد أونى فى رحلة بحرية أخرى الى محاجر المرمر فى مصر الوسطى، فقام بها أونى خير قيام ، واليك ما ذكره عنها : "أرسلنى الملك الى حتنوب لإحضار مائدة قربان من المرمر وقد سرتُ فى النهر شمالا على ظهر نقالة من أجل الملك، لاستخراج هذه المائدة من محاجر حتنوب فى سبعة عشر يوما . والواقع أنى بنيتُ نقالة لهذا الغرض من خشب السنط طولها ستون ذراعا وعُرضها ثلاثون ذراعا، وقد جمعت الأحجار فى سبعة عشر يوما خلال الشهر الثالث من فصل الصيف، وعلى الرغم من ضحولة النهر فانى وصلت سالما معافى الى هرم مرن رع ، وقد أتممت كل العمل بنفسى وفقا للأمر الذى أصدره الىّ جلالة

(١) سليم حسن بك : "مصر القديمة" ج ١ ص ٣٧٣ .
(٢) سليم حسن بك : "مصر القديمة" ج ١ ص ٣٣٨ .

سيدى ، وقد أرسلنى جلالته لحفر خمس ترع فى الجنوب ولأصنع ثلاث نقالات وأربعة قوارب تُجر بالحبال من خشب سنط " واوات "[١] ... وقد أنجزت العمل كله فى خلال سنة بما فى ذلك السياحة وتحميل الجرانيت وحفر القنوات[٢] .

هذا وقد أتم أونى حفر القنوات الخمس عند الشلال الأول مما سهل سير السفن التى كانت تعترضها الصخور وحسّن طرق الملاحة التجارية وعمل على إنمائها بين مصر وبلاد النوبة .

وفى عهد الأسرتين التاسعة والعاشرة (٢٤٤٥ — ٢١٦٠ قبل الميلاد) ثار أهالى طيبة على فرعون أهناس وأعلنوا استقلال مقاطعتهم عن بقية القطر ، وما لبثت أن نشبت الحرب بين الفرعون خيتى الثالث وبين " أنتف عا " أمير طيبة وزعيم الثورة ، فقد كان كل من خيتى فرعون أهناس وأنتف عا أمير طيبة يدّعى لنفسه السلطان على طيبة والعرابة المدفونة التى تتاخمها ، وقد خفّ الى مؤازرة فرعون أهناس تف ايب أمير أسيوط ، وعلى أثر ذلك قام أنتف عا بحملة نيلية فى أسطول سار به شمالا حاملا لواء العصيان ضدّ فرعون البلاد ، فكان نصيبه الفشل التام والهزيمة المنكرة . وقد قصت النقوش تلك القصة نقلا عن أمير أسيوط حليف الفرعون إذ قال : "جاء أنتف كأنه الفهد المفترس بجيش مؤلف من أحلافه فخرجتُ لملاقاته ولم أتوان لحظة واحدة عن منازلته فى سفنى وقد حاولت استخدام ريح الشمال وريح الجنوب وكذلك الريح الشرقية والريح الغربية حسب الأصول الجوية ، وقد انتهت هذه الحرب بأن غرق العدو وسفنه فى النيل وكانت جنوده تلوذ بأهداب الفرار كالثيران عند ما تهاجمها الحيوانات الوحشية رافعة ذيولها الى الأمام "[٣] . وتعدّ هذه الموقعة الأولى من نوعها فى المواقع البحرية فى التاريخ .

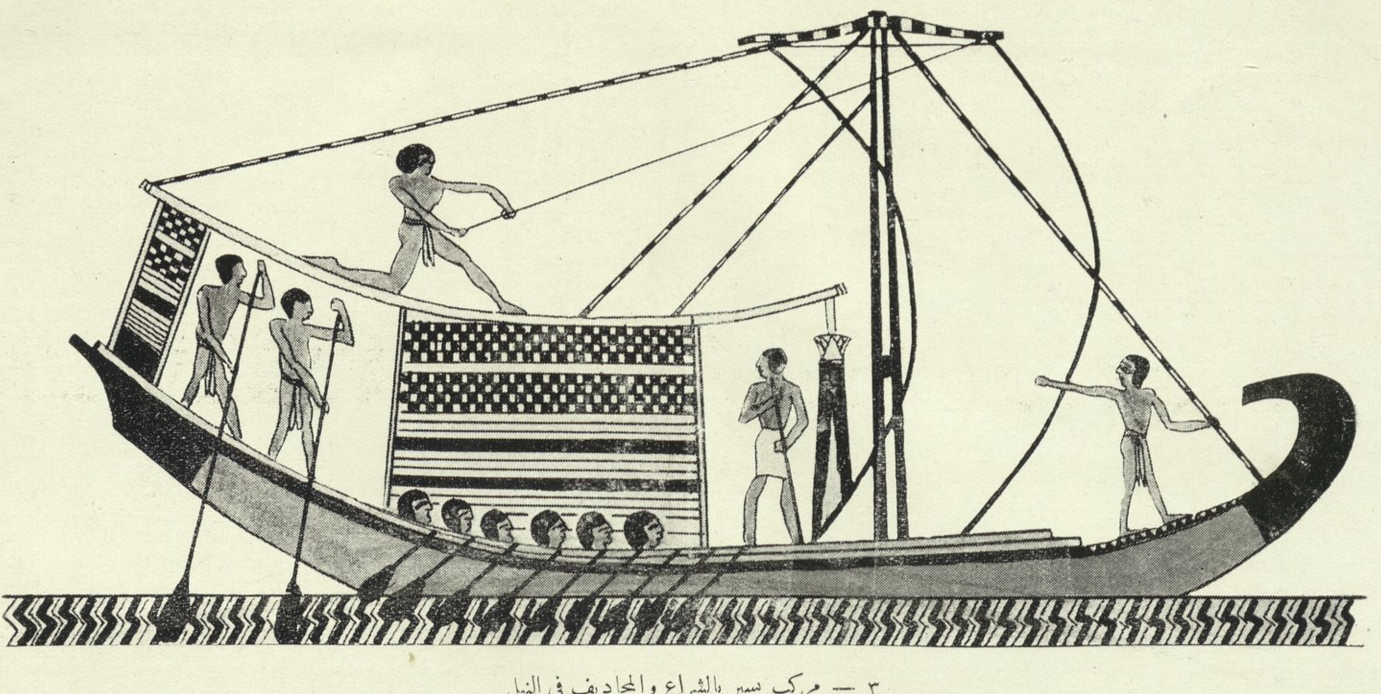
وبانقراض الأسرة العاشرة ينتهى عهد الامبراطورية القديمة .

---

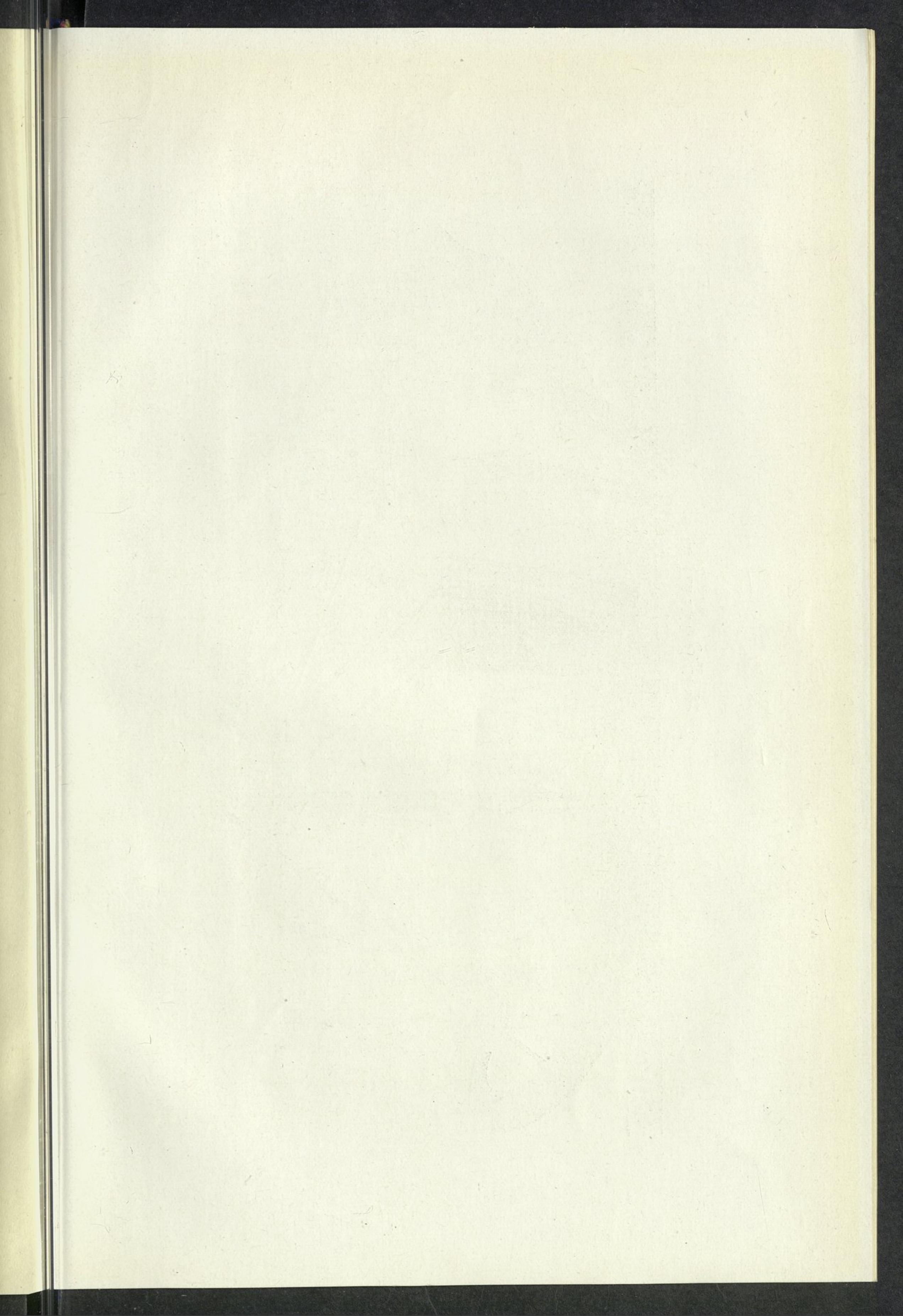
(١) قبيلة كانت تقع شرقى النيل .

(٢) سليم حسن بك : " مصر القديمة " ج ١ ص ٣٧٩ .

(٣) سليم حسن بك : " مصر القديمة " ج ١ ص ٤٢١ .



٣ — مركب يسير بالشراع والمجاديف فى النيل



(ج) عهد الامبراطورية الوسطى

فى عهد سنخ كارع منتوحوتب الخامس (Sankharé Montouhotep V) آخر ملوك الأسرة الحادية عشرة طاف الأسطول المصرى على سواحل البحر الأحمر وتعددت حملاته فى تلك الأرجاء حوالى سنة ٢٠٠٠ قبل الميلاد . وقد عثر المسيو دى مرجان فى سنة ١٨٩٤ على مقربة من هرم سنوسرت الثانى (Senousret II) من ملوك الأسرة الثانية عشرة بجهة دهشور على خمس سفن كبيرة من السفن المقدّسة التى كان يعتقد قدماء المصريين أنها كانت تنقل الموتى فى هذه الحياة الدنيا الى الجنة فى الآخرة ، ويبلغ طول الواحدة من هذه السفن ثلاثين قدما وعرضها ثمانى أقدام وعمقها أربع أقدام وهى مصنوعة من خشب الأرز اللبنانى وموجودة فى دار الآثار بالقاهرة ، ومنها ما هو معروض بدار متحف شيكاجو بالولايات المتحدة الأمريكية ، ومنها ما اختص به متحف برلين عاصمة ألمانيا[(١)] .

وهذه السفن مركبة من ألواح مثبتة بدسر[(٢)] على عيدان صغيرة من الخشب جعلت معوجة فى الداخل كأضلاع لها ولكل منها بطوسى أى سطح وفى مؤخرتها قائمتان مستقيمتان كانت توضع عليهما المجاديف المستعملة عندهم فى مكان الدفة .

وفى عهد أمنمحعت الأوّل (Amenemhêt Ier) وسنوسرت الثانى (Senousret II) من ملوك الأسرة الثانية عشرة استؤنفت الملاحة التجارية مع بلاد بونت حتى ألف أهلها رؤية المصريين عندهم فأخذ هؤلاء يذكرون تلك الأصقاع فى قصصهم

---

(١) جيمس هنرى برستد : "كتاب تاريخ مصر من أقدم العصور الى الفتح الفارسى" (التعريب) ص ١١٠ .

(٢) الدسر أو الدسر : جمع دسار وهو خيط من الليف تشدّ به ألواح السفينة ، والدسراء : السفينة لأنها تدسر الماء بصدرها أى تدفعه .

ومن أطـرفها قصة " الملاح الغـريق " التى تصف ما صادفه ملاح مصرى من مشاق وصعاب فى رحلته الى بلاد الصومال .

ومن آثار الأسرة الثـانية عشرة التى عثر عليها فى صيف عام ١٨٩٢ بجهة مير ومعروضة الآن بالمتحف المصرى بالقاهرة سفن للأموات معدّة بطوائفها من المـلاحين ومجاديف صغيرة وسـفينة بشراع صنعت من الخشب ، ربمـا كانت فريدة فى نوعها، وسفن تمثل تشييع جنازة ونقل الميت من مدينته الى قبره ومن قبره الى الدار الآخرة، ونمـاذج لبعض السفن تمثل تشييع الجنـازه وهى شبيهة بالسفن المستعملة الآن فى الشرق الأقصى عند أهل بلاد أنام (Annam) الواقعة فى شرق الهند وعند الصينيين .

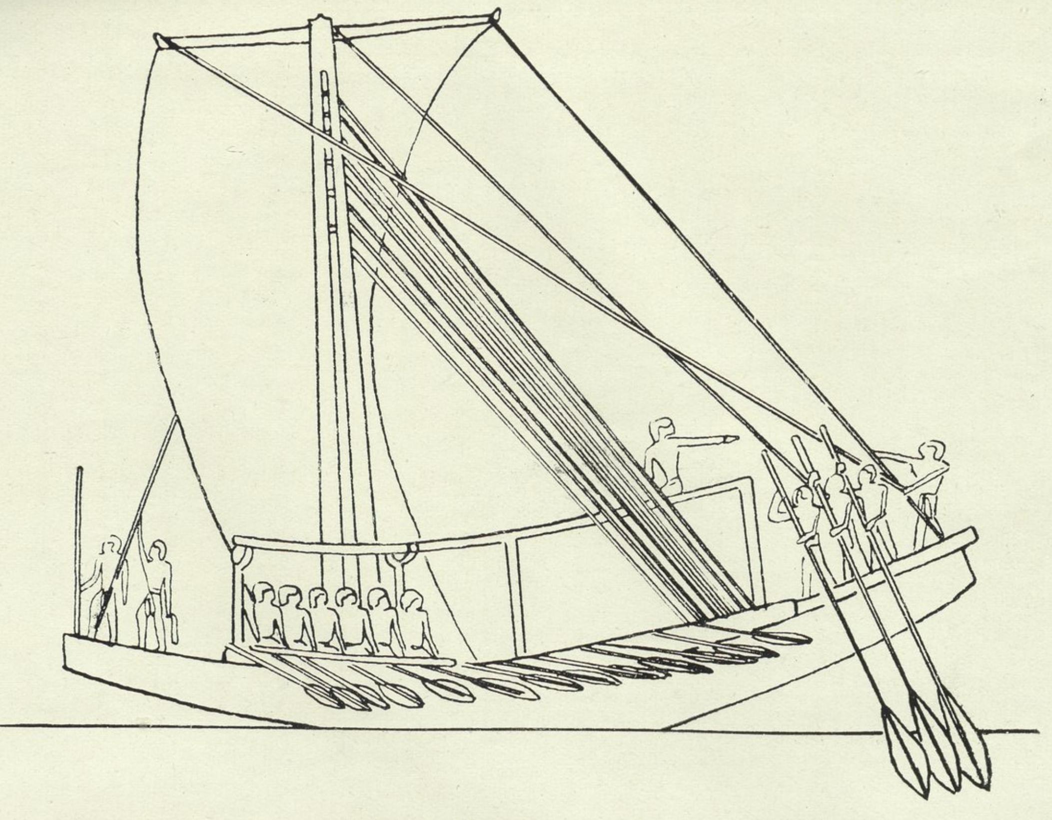
(د) عهد الدولة الحديثة

يستهل عهد الامبراطورية الحـديثة ببداية الأسرة الثـامنة عشرة و باسـتواء أحعمس الأول (Ahmôsis Ier) على عرش مصر فى سـنة ١٥٨٠ قبل الميـلاد ، ومما يدل على وجود أسطول حربى لمصر فى ذلك العهد ما عثر عليه من آثار فى مقبرة بالقرب من بلدة ايليثيا (Elethya) فى صحراء مصر الشرقيـة ، وتدل النقوش المحفورة على جدران تلك المقبرة على أن صاحبها يدعى احعمس بن ابانا وأنه كان رئيسا للنواتى[1] فى حـكم الملك أحعمس الأول إذ لحق به فى تنيس واشـترك فى الحروب التى وقعت فى عهده ، وخدم مليكه على ظهر البحار ورافقه بحـرا الى بـلاد الحبشة حيث حارب أهاليها وفرض عليهـم الجزية كما تولى قيـادة بعض السفن المصرية فى حكم خلفائه[2] .

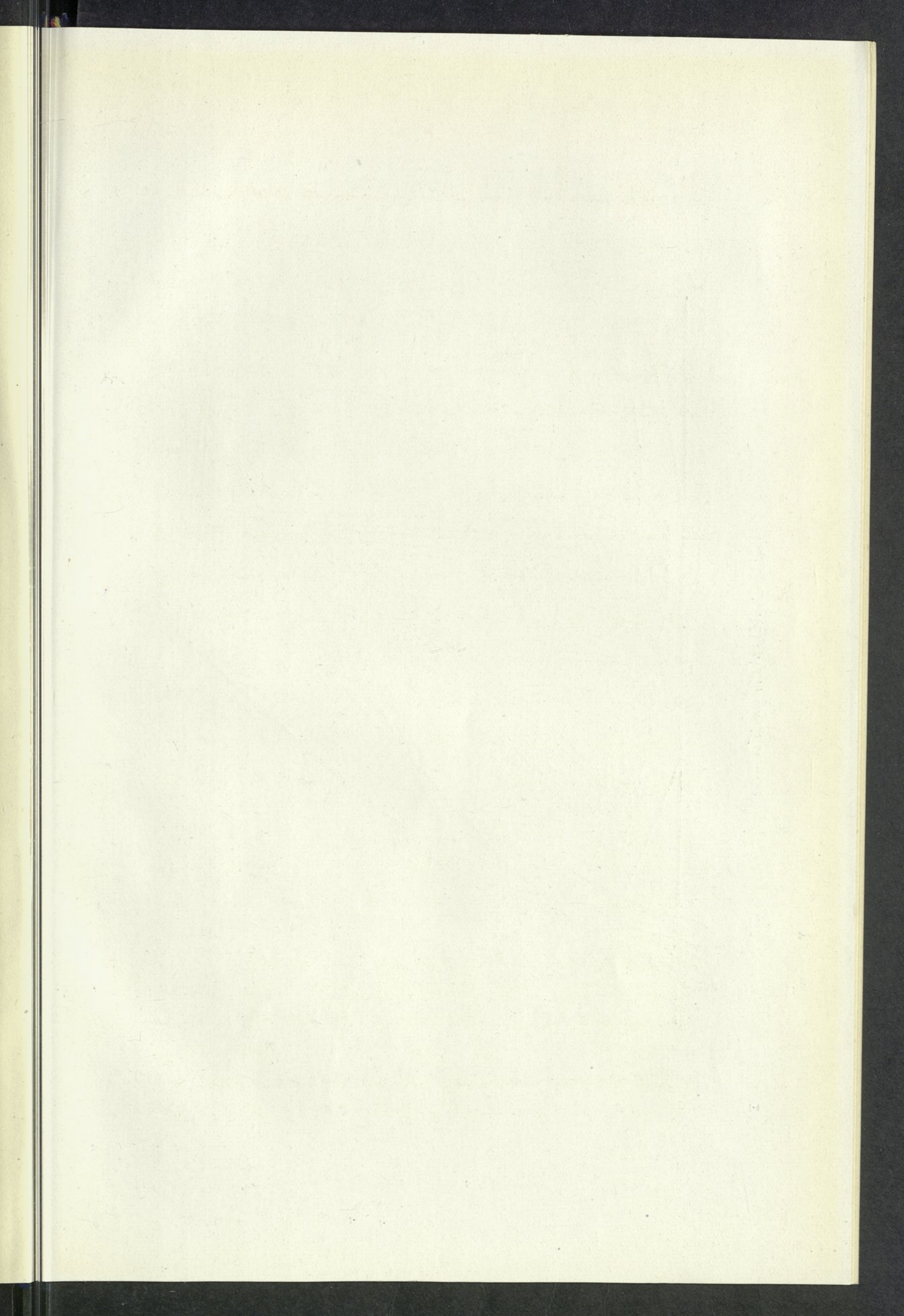
---

(١) النواتى جمع نوتى وهو الملاح من نات ينوت نوتا أى تمايل وقد سمى الملاح نوتيا لأنه يميل مع السفينة من جانب الى جانب . وهو معرّب من الكلمة اللاتينيـة (Nauta) ومنها اشتقت الكلمة اليونانية (Naftis) والكلمتان الفرنسيتان (Naute) و (Nautonier) بمعنى بحار وملاح .

(٢) شامبليون فيجاك : " مصر القديمة " ص ١٨٦ .



٤ — مركب يسير بالشراع والمجاديف فى البحار



وإليك ترجمة ما قاله احعمس بن ابانا عن سيرته أيام أحعمس الأول :

" قضيت أيام شبيبتى فى مدينـة نخب(١) وكان أبى ضابطا فى جيش مـلك القطرين البحرى والقبلى سكننرع وكان يسمى بابا بن روينيت ، ولما توفى خلفته فى سفينة تسمى " القُربان(٢) " وذلك أيام الملك أحعمس الأول . وكنت إذ ذاك شابا لم أتزوج فلمـا تزوجت وصارت لى أسرة نقلت الى الأسـطول الشمالى إذ آنسوا فىّ شجاعة و إقداما، وكنت أتبـع الملك فى سـيره حيثما أقلته عجلته . ولما حاصر الملك مدينة أواريس(٣) أظهرت بسالة عظيمة وأنا أحارب على قدمى ، فعيننى المـلك بالسفينة المسماة " ضـوء منف(٤) " ثم حارب المـلك فى ميـاه ترعة بزديكو (Pazedku) جهـة أواريس وقد حاربت وقتئـذ بيدى فأحضرت يدا مقطوعة من رجال العـدو برهانا على شجـاعتى و إقدامى ، فبلغ ذلك الخبر رسـول الملك فأنعم علىّ جلالتـه بعـد ذلك بوسام الشـجاعة الذهبى ، ولمـا قامت الحـرب مرة ثانيـة فى هـذا المكان اشـتركت فى المعـركة وحاربت بيـدى وأحضرت يدا أخرى من أسـير فأنعم علىّ الملك مرة ثانيـة بالوسام الذهبى لشجاعتى ، ولمـا حضر المـلك وحارب قسم مصر جنوبى نخب أسرت حينئـذ رجلا حيـا نزلت به إلى البحر قابضا عليـه كأننى سائر فى طريق المدينة وعبرت به النيل فعـلم

---

(١) مدينة نخب هى الكاب وكانت تقع شرقى النيل بين إسنا وادفو وعلى بعـد أربعين كيلومترا جنوبى طيبـة .

(٢) على أن أرثر فايجل يطلق على تلك السفينة اسم « The Bull » أى « الثور » راجع كتابه : « تاريخ الفراعنة » ج ٢ ص ٢٤٣ — ٢٧١ .

(٣) أواريس (Avaris) صارت هواره (Hâouarou) تحت حـكم الرعاة الهكسوس الذين زحفت فلولهم على مصر فى سنة ١٦٧٥ قبل الميـلاد فى أواخر حكم الأسرة الثالثة عشرة واتخذوها عاصمة لملكهم وهى مدينة كانت تقع فى الدلتا شرقى فرع دمياط وقد عفت وبليت آثارها ممـا يجعل تعيين مكانها على وجه التحديد متعذرا .

(٤) ويطلق ارثر فايجل على تلك السفينة اسم "Crowned in Memphis" أى « متـوّج فى ممفيس» راجع كتابه : « تاريخ الفراعنة » ج ٢ ص ٢٤٣ – ٢٧١ .

بذلك رسـول الملك فأنعم علىّ جلالتـه بمكافأة ذهبية مضاعفـة . ولما سقطت أواريس فى قبضة الملك أسرت رجلا وثلاث نسوة فكان مجموعهم أربعة وهبهم لى جلالته عبيدا (١) » .

وفى أيام أمنحتب الأول (Amenhoutep 1er ou Amenophis 1er) الذى خلف أحعمس الأول واستوى على الأريكة المصرية فى سنة ١٥٥٧ غزا فرعون مصر بلاد النوبة وكان بمعيتـه أحعمس بن ابانا ، وفيما هو فى إقليم الشـلال الثانى اضـطرّ الملك إلى الرجوع مسرعا إلى مصر إذ بلغـه أن خطرا داهما يهـدّد غربى الدلتا . ويقول أحعمس بن ابانا فى هذا الصـدد مفتخرا أنه تمكن بمهارته وذكائه من ترحيل الملك فى سفينته من الشـلال الثانى إلى القطر المصرى — وتبلغ هـذه المسافة مائتى ميل تقريبا — فى يومين اثنين (٢) .

وفى عهـد تحوتمس الأول (Thoutmôsis 1er) الذى تربّـع على عرش مصر فى سنة ١٥٥٧ فتح ذلك الملك بنفسه بلاد النوبة فقام إليها فى أوائل السنة الثانية من حكمه ووصـل إلى الشلال الأول فى شهر فبراير أو مارس سنة ١٥٥٥ وهنـاك وجد الطريق المـائى مسدودا بالصخور فسلك طريقا آخر بفضل الأميرال أحعمس ابن ابانا الذى قاد سفينته بمهارة وجرأة وعبر بها أحد المضايق الخطرة فكافأه الملك على هذا العمل بسخاء . وقـد وصف أحعمس بن ابانا معركة دارت رحاها بين الشلالين الثانى والثالث فقال : " إن فرعون مصر حارب بنفسـه رئيس النوبيين فسدّد أول سهامه نحوه وأصابه وألقاه على الأرض صريعا (٣) " .

---

(١) جيمس هنرى برستد : " نصوص مصرية قديمـة " ج ٢ فقرة ٧ — ١٢ ، وجيمس هنرى برستد : " كتاب تاريخ مصر من أقدم العصور الى الفتح الفارسى " (التعريب) ص ١٤٧ .

(٢) جيمس هنرى برستد : " نصوص مصرية قـديمة " ج ٢ فقرة ٢٧ وفقـرة ٣٩ ، وجيمس هنرى برستد : " كتاب تاريخ مصر من أقدم العصور الى الفتح الفارسى " (التعريب) ص ١٦٧ .

(٣) جيمس هنرى برستد : " نصوص مصرية قديمة " ج ٢ فقرة ٨٠ ، وجيمس هنرى برستد : " تاريخ مصر من أقدم العصور الى الفتح الفارسى " (التعريب) ص ١٦٩ .

ولما ناهز حكم تحوتمس الأول الثلاثين عاما بعث الملك مهندسه انينى (Ineni) إلى محاجر الجرانيت بجهة الشلال الأول فأحضر منها مسلتين كبيرتين على ظهر سفينة طولها مائتا قدم وعرضها حوالى ستين ونصبهما أمام مدخل معبد الكرنك ولم يبق منهما الآن إلا واحدة .

وفى سنة ١٤٩١ قبل الميلاد أرسلت الملكة حتشبسوت (Hatchepsout) بنت تحوتمس الأول بعثة بحرية مكونة من خمس سفن (١) أقلعت بمائتين وخمسين بحارا الى بلاد الصومال وعادت منها محملة باثنتين وثلاثين شجرة من الأشجار النادرة غُرست بمعبد الدير البحرى الذى شيد بجهة طيبة (الأقصر) وسَجلت جوانبه المنقوشة هذه الرحلة المشرفة .

وقد عهدت الملكة حتشبسوت إلى رئيس ماليتها " نِحسى " فى قيادة تلك الحملة وزوّدته بالصناديق الكافية لشحن ماقد يجلبه من حاصلات تلك البلاد، فلما حلت السنة التاسعة من حكمها أقيمت الاحتفالات وقدّمت القرابين إلى معبودات الهواء ليتفضلن على أسطول الملكة بالرياح الطيبة فى أثناء رحلته، وأقلعت السفن الخمس من المياه المصرية قاصدة بلاد الصومال مبتدئة من نهر النيل حتى شرقى الدلتا وهناك عبرت قناة وادى طميلات — التى أمرت الملكة بحفرها خصيصا — إلى البحر الأحمر حتى وصلت إلى بلاد الصومال . وكانت السفن مشحونة ببضائع مصرية لتستبدل بها بضائع صومالية . وقد أخذ الأسطول معه أيضا تمثالا للملكة حتشبسوت لنصبه فى تلك البلاد السحيقة تخليدا لذكراها المجيدة . ووصلت السفن إلى بلاد بونت (الصومال) بسلام فألقى قائدها مرساها عند الشاطئ وخفّ لاستقباله والحفاوة به ملك بونت المدعو بريحو (Perehu) تتبعه زوجته البدينة

(١) ذكر بعض المؤرخين أن المراكب التى أرسلتها الملكة حتشبسوت الى بلاد الحبشة بلغت خمسين مركبا (راجع برستد : " نصوص مصرية قديمة " ج ٢ فقرة ٢٥٧ ، وعبد المنعم أبو بكر : " المجمل فى التاريخ المصرى " ص ٥٢) فى حين أن جاستون ماسبيرو أثبت أن هذه الحملة البحرية لم يتجاوز عدد سفنها خمس (راجع بحثه فى : " المجلة التاريخية " ج ٩ ص ١٢) .

وأطفاله الثلاثة ، ويظهر أن المصريين وقتئذ كان قد مضى عليهم مدّة طويلة لم يطئوا فى أثنائها أرض الصومال ، لأنهم رسموا الصوماليين على جدران الدير البحرى قائلين لهم : « لمَ أتيتم الى هذه الأرض التى جهلها من سبقكم من المصريين؟ هل نزلتم من السماء أو ركبتم السفن فى البحر الموصل إلى الأرض المقدّسة (الصومال)(١)؟ » .

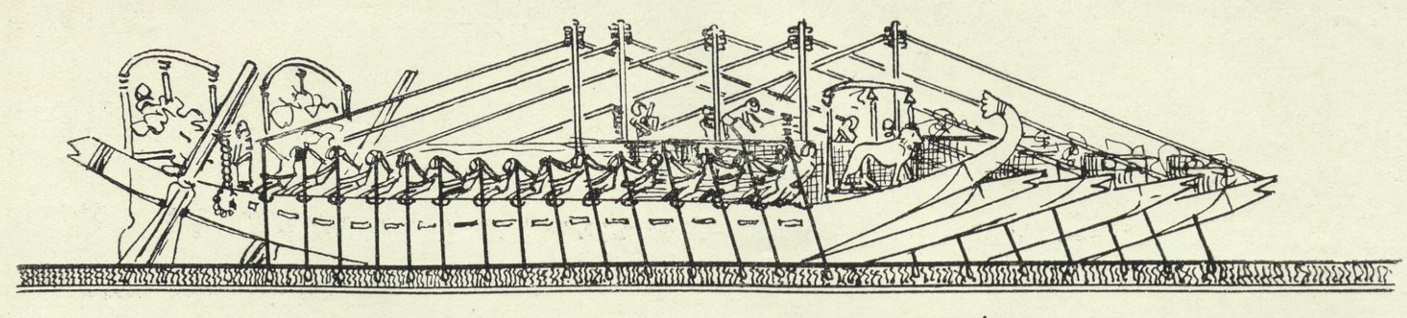
وعلى أثر وصولهم إلى هنالك قدم المصريون هداياهم إلى حاكم الصومال ، فابتهج بها ورحب بالمصريين كثيرا وأمر بربط السفن المصرية قريبا من الشاطئ ثم أنزلت المترات الخشبية وأفرغت محتويات السفن ثم شحنت ثانية بخيرات بلاد الصومال المدهشة كالأخشاب العطرية الجميلة على اختلاف أنواعها وكومات المرّ وعدد كبير من أشجارها اليانعة وكثير من الآبنوس والعاج النقى وذهب إمو (Emu) الأخضر وخشب الأنيسون والبخور والكحل فضلا عن القردة والكلاب وجلود النمر الجنوبية وبعض أهالى الصومال وأولادهم .

وبعد إقامة وجيزة فى تلك الأقطار ودّع المصريون الصوماليين وأقلع بهم الأسطول المصرى عائدا إلى مصر بسلام دون أن تحدث لهم حوادث فى إيابه حتى ألقى مرساه فى مرفأ طيبة ، وبادر قائد الحملة إلى تقديم واردات الصومال إلى الملكة حتشبسوت التى تبرعت بجزء غير قليل منها للمعبود آمون ثم أقامت احتفالا عظيما دعت إليه نحسى رئيس الخزانة وقائد البعثة وأغدقت عليه(٢) النعم وقد أمرت الملكة بحفر أخبار تلك الرحلة العجيبة بارزة على جدران معبد الدير البحرى ولا تزال نقوشها حتى الآن من أبدع آثار هذا المعبد العظيم .

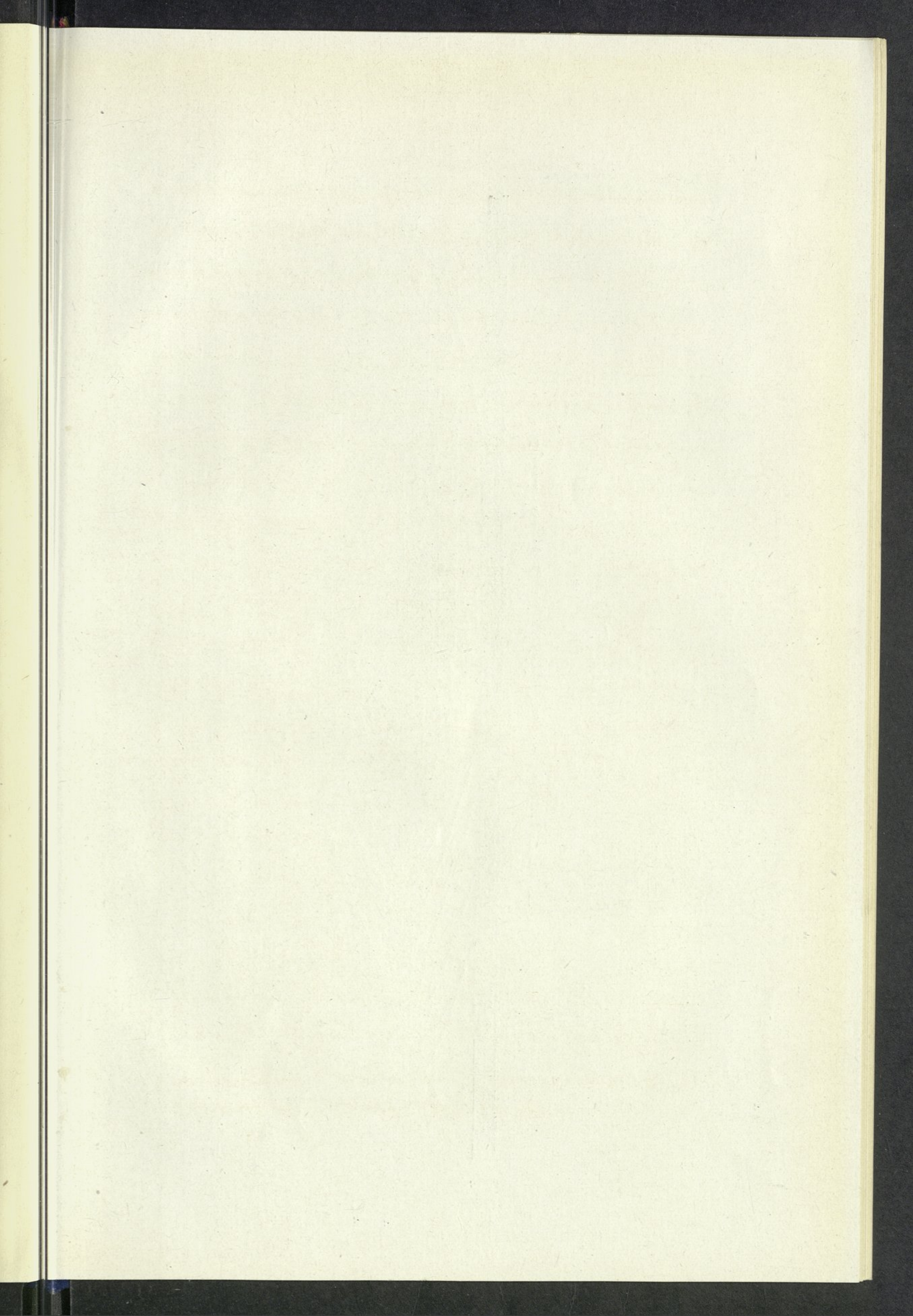
---

(١) جيمس هنرى برستد : "نصوص مصرية قديمة" ج ٢ فقرة ٢٥٧ ، وجاستون ماسبيرو : "تاريخ شعوب الشرق القديم" ص ٢٣٢ ، وجاستون ماسبيرو" : بعض جولات بحرية للمصريين على شواطئ بحر اريتريا " المجلة التاريخية ج ٩ ص ١٢ .

(٢) جيمس هنرى برستد : "كتاب تاريخ مصر من أقدم العصور الى الفتح الفارسى" (التعريب) ص ١٨٠ ، وجيمس هنرى برستد : "نصوص مصرية قديمة" ج ٢ فقرة ٢٩٠ .



٥ — الأسطول المصرى فى طريقه الى بلاد البونت (الصومال) فى عهد الملكة حتشبسوت



وقد وصف المهندس إنيني على أحد النقوش القديمة حكم حتشبسوت وصفا بليغا إذ قال : " إن الملكة حكمت البلاد بإرادتها وحدها فطأطأت لها مصر رأسها طائعة أوامرها ولا غرابة فى ذلك فانها من السلالة المقدسة العظيمة الخارجة من صلب الآلهة فكانت بمثابة حبل مقدم السفينة فى البلاد الجنوبية ووتد مرسى السفينة عند أهالى الجنوب وحبل مؤخر السفينة العظيم فى البلاد الشمالية " .

ولعل هذا أول تشبيه معروف يصف تدبير سياسة الدولة بقيادة السفينة وفيه قورنت الملكة حتشبسوت بحبال السفينة التى تجذبها وتقودها الى بر السلامة (١) .

وفى متحف الآثار بالقاهرة نموذج من الخشب لسفينة حربية من الأسطول المصرى فى ذلك العهد منقول من السفن المرسومة على جدران معبد الدير البحرى . ومن رأى هـذا النموذج وشاهد تلك السفن أمكنه تعرّف تفاصيل السفن الحربية المصرية والوقوف على دقائقها . فالبوارز الظاهرة فى طول النموذج هى الأضلاع الجامعة للجنبين الضابطة لسطح السفينة ، كما أن هذا السطح مركب من عشرين لوحا ومثبت بدسر فيها مقاعد للجدّافين ، كل عشرة منهم فى جنب وليس لها دَقَل (صار) ولا أدوات ولا ملاحون ، ولم يبق فى مؤخرها إلا قائمة ذات قرن يوضع المجداف بها ، وكان يستعمل بدل الدفة ، ثم بقايا لمواقف الرؤساء والمجدفين ، وهـذه السفن تمثل العمارة التى كان يرسل فيها الميت الى مقر مدفنه والتى يبحر بها الى العرابة حين يذهب منها الى الدار الآخرة .

وتوجد فى المتحف أيضا سفينة أخرى من هـذا النوع ولكنها أكبر حجما وفى كل جنب منها ثمانية عشر مجدافا ، ولا يزال باقيا فى مؤخرها قسم من جوانب المقعد ومن القائمتين ذواتى القرون اللتين كانتا توضع فيهما الدفة .

وفى عهـد تحوتمس الثالث (Thoutmôsis III) من ملوك الأسرة الثامنة عشرة بلغ الأسطول المصرى أوج عظمته ، ففتح بلاد الشام وبسط نفوذ مصر وسلطانها

(١) جيمس هنرى برستد : " نصوص مصرية قديمة " ج ٢ فقرة ٣٤١ ، وجيمس هنرى برستد : " تاريخ مصر من أقدم العصور الى الفتح الفارسى " (التعريب) ص ١٧٨ .

على سواحل فينيقية وعلى جميع بلدان البحر الأبيض المتوسط الى ماوراء بحر إيجيه ، ففى السنة التاسعة والعشرين من حكمه — أى حوالى سنة ١٤٧٢ — عزم تحوتمس الثالث على القيام بغزوة خامسة فأبحر بأسطوله الضخم الى المدن الشمالية على شاطئ فينيقية الغنى ، حيث نقل معدّاته الحربية على ظهر مراكبه ، وقد استولى فرعون مصر على أسطول العدو الرابض فى تلك الموانئ ثم زحف بجيشه الى داخل البلاد فتسابق حكامها الى تقديم ولائهم وخضوعهم لملك مصر وفى أيديهم الجزية ، وبفضل أسطوله القوى استولى تحوتمس على جزء من شاطئ فينيقية الشمالى، اتخذه فيما بعد قاعدة حربية لغزو البلاد المجاورة ثم عاد الى مصر بحرا.(١)

ويلاحظ أن قوة مصر البحرية وقتئذ بلغت شأوا عظيما حتى خضع لها ملك قبرس(٢) . وقد تمكن تحوتمس الثالث بأسطوله من بسط نفوذه على جزر البحر الأبيض المتوسط الشمالية وعلى الإقليم الشرقى لهذا البحر وعلى كثير من البلاد اليونانية غربى ذلك ، فقد قال القائد البحرى نحوتى إنه عُين حاكما عاما على الأقطار الشمالية بما فيها جزر البحر الأبيض المتوسط التى فرض على أهاليها دفع ضرائب سنوية للخزانة المصرية .

ففى خلال سنة ١٤٠٥ قبل الميلاد استطاع الأسطول المصرى أن يخضع ملك قبرس ،وجزيرته ويبسط نفوذمصر على جزيرة كريت وعلى جزر البحر الأبيض المتوسط الشمالية الواقعة فى بحر إيجيه ، وكذلك على ساحل البحر الشرقى . وقد وضع كهنة آمون أنشودة نسبوها الى معبودهم تضمنت مدحا وإطراء فى الملك تحوتمس الثالث ووصفا وبيانا لانتصاراته الباهرة ، وقد نقشت هذه القصيدة على إحدى مصاطب معبد الكرنك فى الأقصر جاء فيها بشأن فتح قبرس وكريت على لسان آمون ماترجمته :

(١) جيمس هنرى برستد : "نصوص مصرية قديمة" ج ٢ فقرة ٤٦٠ .

(٢) من الخطأ الشائع كتابة اسم هذه الجزيرة «قبرص» مع أن صوابه «قبرس» . راجع ياقوت الحموى : «معجم البلدان» ج ٧ ص ٢٢٦ وابن تغرى بردى : «النجوم الزاهرة» ج ١ ص ٢٠٠ ، والفيروزابادى : «القاموس المحيط» ج ٢ ص ٢٣٦ .

” هأنذا قد جئتُ وأبحتُ لك أن تضرب بلاد الشرق، فكل من بلاد الخفتيو (Kufti) — شاطئ فينيقية — وقبرس (Asi) فى غاية الفزع منـك حيث أريتهم جلالك كأنك ثور ممتلئ فتوة وجراءة ذو قرنين لا يقف فى وجهه أحد .

”هأنذا قدجئت وأبحت لك أن تضرب سكان الجزائر، فأصبح أهل البحار فى فزع من زئيرك حيث أريتهم جلالك وكأنك منتقم جبار يقف فى خيلاء على ظهر فريسته...“ (١) .

وفى أيام أمنحتب الثالث (Amenophis III) تاسع ملوك الأسرة الثامنة عشرة الذى تولى الملك فى سنة ١٤١١ ارتقت الملاحة التجارية حتى بلغت شأوا لم تصل إليه من قبل، فكانت تجلب الى مصر حاصلات العالم المعروف إذ ذاك وأصبحت الأساطيل المصرية تأتى إليها بالأخشاب النفيسة والعطرية وأنواع التوابل والأفاويه وما شاكلها من الشام ومن بلاد المشرق، كما كانت تحمل إليها من فينيقية الآلات الحربية والآنية المزخرفة، وكانت السفن الفينيقية فى البحر الأبيض المتوسط تساهم فى نقل البضائع بين مصر وقبرس وجميع جزائر بحر إيجيه .

ولما عثر على مقبرة توت عنخ آمون الفرعون قبل الأخير من فراعنة الأسرة الثامنة عشرة وجدت فيها سفينة من السفن التى كانت تستخدم فى نقل الحجاج الذاهبين الى معبد أبيدوس والعائدين منه .

ومما ينسب الى سيتى الأول (Séthi Ier) ثالث فراعنة الأسرة التاسعة عشرة الذى تولى الملك من سنة ١٣١٣ الى سنة ١٢٩٢ ، من الأعمال العظيمة التى ارتقت بها البحرية والملاحة أنه بدأ بحفر خليج يوصل البحرين الأبيض والأحمر مستمدا من فرع النيل الشرقى .

ولما استولى رمسيس الثانى (Ramsès) على عرش الفراعنة فى سنة ١٢٩٢ قبل الميلاد جهز أسطولا ضخما استولى به على سواحل البحرين الأبيض والأحمر .

(١) جيمس هنرى برستد : ”كتاب تاريخ مصر من أقدم العصور الى الفتح الفارسى“ (التعريب) ص ٢١٠ ، وجاستون ماسبيرو : ”تاريخ شعوب الشرق القديم“ ص ٢٣٩ .

وفى عهـده انتصر الأسطول المصرى فى عرض البحر الأحمر على أساطيـل شعوب الهند التى كانت تنتهك حرمة شواطئ مصر الشرقية الجنوبية . بدأ رمسيس الثانى بالاستيلاء على الحبشة ثم جهز أسطولا قوامه ٤٠٠ سفينة حربية أقلع بها من الخليج العربى وهزم القوم الذين كانوا يقطنون جزر البحر الأحمر وسواحله وتابع إبحاره قُدُما حتى وصل إلى منطقة الأندوس بالهند (Indus) التى حالت ضحولتها[(١)] دون الملاحة فى مياهها ، وفى هـذه الأثناء اشتبك أسطول رمسيس مع السفن الهندية ورمى المصريون الحبال المزوّدة بالخطّافات والسنّار على مراكب العدو لجذبها إليهم وتبادل الفريقان الأحجار والسهام وهجم المصريون على ظهر المراكب الهندية وأداروا فى رجالها الذبح ووقع الباقون أسرى فى قبضتهم[(٢)] ، على أن حجم تلك السفن وطريقة تسليحها وسيرها بالقلع والشراع معا مما يثير بالغ الإعجاب لقيامها بمثل هذه الرحلات البعيدة المدى واجتيازها طول البحر الأحمر وتجـاوزها باب المنـدب وبلوغها نهر الجانج بالهند (Gange) .

ومن أعمال رمسيس الثـانى أنه أتم الخليج الذى بدأ بحفره أبوه سيتى الأول وهو الذى وصل البحر الأبيض بالبحر الأحمر عن طريق فرع النيل الشرقى .

ومن آثار الأسرة التـاسعة عشرة المعروضة فى المتحف المصرى بالقـاهرة زورق مقدّس من الجرانيت الوردى عثر عليه بجهة ميت رهينة ، وطوله ثلاثة أمتار ونصف متر وعرضه خمسة وستون سنتيمترا ، غير أنه فقد أكثر الأجزاء وتحطم منه المقدم والوسط تحطيما بالغا ، وكان فى مقدّمته موضع مربع يغطى بالستائر لإقامة تمثال فيه كما كانت الأعلام المقدّسة ترتكز إلى خشبة بارزة فى سطح الزورق ، وكان يوضع

---

(١) الضحولة : قلة المياه .

(٢) هيرودوت ، ج ٢ فقـرة ١٠٢ ، وديودور الصـقلى : " المكتبـة التـاريخية " ج ١ فقرة ٥٥ ، وشامبليون فيجاك : " مصر القديمة " ص ١٦٨ — قارن عكس هـذا الرأى فى مؤلف جاستون ماسبيرو : " تاريخ شعوب الشرق القديم " ص ٢٦٢ الذى يشك فى صحة هذه الرواية .

فى تجويف خاص تمثال معبود له رأس كبش يقف عادة على ناووس كانت فتحته محلاة فى الدائر بطيات ثعبان طويل يتسلق على جهاتها من أعلى إلى أسفل ، وينتهى فى وسط العتب الأعلى من باب الناووس بعنقه الرفيع ورأسه العريض ، وهذه هى الحلية الوحيدة التى كانت تتكرر فى مختلف النقوش .

ومن مخلفات تلك الأسرة أيضا زروق مقدّس من الجرانيت الوردى له الأبعاد السابقة ، عثر عليه فى سنة ١٨٩٢ فى معبد بتاح بجهة ميت رهينة ولكنه لا يضارع من حيث إتقان صناعته أمثاله من الآثار التى يحتويها متحف تورينو بإيطاليا أو المتحف البريطانى بلندن .

وقد اشتبك الأسطول المصرى فى عهد رمسيس الثالث (Ramsès III) ثانى ملوك الأسرة العشرين فى أثناء سنة ١١٩١ قبل الميلاد فى أول معركة بحرية حاسمة سجلها التاريخ ، ففى النصف الثانى من القرن الثانى عشر قبل الميلاد زحف سكان جزر البحر الأبيض المتوسط بأسطولهم على جزيرة قبرس المعروفة قديما باسم الألاسا (Alasa) ولما لم يجدوا مقاومة تذكر احتلوها . ثم أقبلوا — ونار الحماسة تتأجج فى صدورهم — على عدد عديد من السفن مدجّجة بالسلاح على غزو مصر . وكانت تتألف فلولهم من أهالى بلست (كريت) وثيكل (صقلية) وشكلش ودنان ووشواش . اتحد هؤلاء الغزاة على الرغم من اختلاف أصلهم وتباين طباعهم وأخذوا يستولون على الأراضى ويزحفون على الأمصار حتى بلغوا «أفق الأرض» . وقد بارح هؤلا القوم جزرهم فى وسط البحر الأبيض المتوسط معتمدين على أسلحتهم وعلى أسطولهم للاستيلاء على القطر المصرى فأخضعوا فى طريقهم بلاد الحيثيين — شمالى سوريا — حتى بلغوا مدينة قرقميش (Carcamish) الواقعة على نهر الفرات ، ثم زحفوا على أرواد (Arvad) وعلى ساحل فينيقية وساروا جنوبا حتى هبطوا مملكة آمون عن طريق نهر العاصى (Oronte) ناهبين سالبين غاصبين كل ما امتدّت أيديهم وهناك ضربوا خيامهم مولين وجوههم شطر مصر .

أما رمسيس الثالث فقد أخذ يُعدّ العدّة لصدّ هجوم أعدائه ، فحصّن حدوده وجمع أسطولا ضخما على وجه السرعة وزع مختلف وحداته على موانئ القطر الشمالية وراقب من شرفة قصره تمرين مشاته . ولما أكمل استعداد جيشه وتجهيز أسطوله قاد بنفسه قوّاته إلى سوريا ليصدّ زحف أعدائه . ولم يهتد علماء الآثار حتى الآن إلى مكان المعركة التى نشبت بين الطرفين على وجه التحديد، غير أنه لما كان الأعداء قد حطوا رحالهم عند سفح جبال آمور على الساحل الفلسطينى فمن المحتمل جدا أن تكون المعركة قد دارت رحاها بالقرب من تلك الجهة . ويستنتج ماسبيرو من بعض النقوش الهيروغليفية أن المعركة البحرية وقعت فى السنة الثامنة من حكم رمسيس أى فى سنة ١١٩١ قبل الميلاد بالقرب من قلعة كانت تسمى «قلعة رمسيس» وسميت فيما بعد «قلعة سترابون» أى عند البلدة التى سميت بالقيصرية فى عهد الرومان وفى عصر البيزنطيين ، ويستدل من الصور المنقوشة عن تلك المعركة أن جنود رمسيس السردينيين شقوا صفوف أعدائهم واستولوا على مركباتهم ، ولما كانت قوات الأعداء تتألف من بعض السردينيين اضطر هؤلاء القوم إلى محاربة بعضهم بعضا ، وقد تمكن رمسيس الثالث من الوصول إلى ميناء على شاطئ فينيقية راقب منها سير المعركة البحرية التى دارت رحاها بين أسطوله وأسطول أعدائه وأشرف بنفسه على هجوم رجاله من الشاطئ ، وقد دارت فى عرض البحر معركة بحرية حامية الوطيس بين الفريقين المتحاربين أسفرت عن هزيمة الأعداء وإغراق مراكبهم قبل أن تصل إلى الشاطئ ، وكان رمسيس قد وضع على الساحل المقابل لمكان المعركة قوة برية مسلحة بالسهام صوبت أسلحتها القتالة الفتاكة إلى رجال أسطول العدو اشترك معها رمسيس نفسه فرمى أعدائه بسهامه ، وكان كل سهم يصوّبه يردى فى البحر قتيلا . ثم تقدّم الأسطول المصرى نحو السفن الأجنبية وانقضّ على وحداتها وفتك برجالها ، فانتشر الذعر بين صفوف الأعداء واختلّ نظامهم فغرق من مراكبهم من غرق ودبّ الرعب فى نفوسهم فوجموا لما أصابهم

وألقوا أسلحتهم فى البحر وسحبت سفنهم مقلوبة إلى الشاطئ ، وقد تكدست على ظهورها ركام القتلى من مقدّمتها إلى مؤخرتها وألقيت حمولتها فى اليم قربانا على هذا النصر المبين .

وقد وصف رمسيس المعركة التى دارت رحاها هناك باللغة الهيروغليفية على جدران أحد المعابد الفرعونية فقال : " إن الأسطول المصرى وقف فى وجه العدو كأنه سدّ منيع من السفن والمراكب المختلفة حاملة على ظهرها من مقدمها الى مؤخرها جنودا بواسل قبضوا بأيديهم على أمضى الأسلحة ، وكان المشاة من خيرة جنود مصر كالأسود يدوى زئيرهم فى الجبال ، وكان الفرسان من أمهر الأبطال تحت قيادة ضباط واثقين بأنفسهم ، وكانت الخيل الجامحة تصهل ، وكأنى بها تريد أن تسحق بسنابكها البلاد . أما أنا فقد وقفت أمام الأعداء وأشهدتهم على ما يمكن يدى أن تعمل ، أنا الملك رمسيس مددت ذراعى على شعبى ، وأخذته فى كنفى فقمت بما يجب على البطل الثقة أن يقوم به اذا حل يوم الملحمة ودقت ساعة المعمعة ، والويل ثم الويل للذين انتهكوا حرمة بلادى فلن يحصدن الأرض بعد هذا اليوم ، وان ساعتهم دقت إلى أبد الآبدين ، وأن الذين كانوا على الساحل وقعوا قتلى عند شاطئ البحر ومثّلتُ بهم تمثيلا وأغرقت مراكبهم وابتلعتْ الأمواج أموالهم " .

على أن هناك صورة رائعة فيما عثر عليه من نقوش يرجع عهدها الى ذلك العصر تبين رمسيس الثالث وجنوده على ساحل البحر فى حين تقاتل سفنه العدو فى عرض البحر فلما غرقت مراكب الأعداء وتسابق بحارتها الى القفز فى الماء بادر الجنود المصريون بالقاء أنفسهم فى البحر لإنقاذ أعدائهم المستسلمين وإعانتهم على النجاة .

ولما غادر رمسيس الثالث مصر مع جيشه وأسطوله لمقابلة العدو عند حدود بلاده أقام أخاه على رأس الحكومة وسلمه مقاليد الأمور وزمام الحكم ، ولكن الأخ كان عاقًا فأراد أن يكيد لشقيقه فرعون مصر فتظاهر له بالاحتفاء بمقدمه

على أثر نصره وأدب له وليمة دعاه اليها مع زوجته وأولاده ، وفى أثناء المأدبة أمر الخدم سرا بأن يحيطوا الدار بقطع من الخشب و يشعلوا فيها النار فى الوقت المناسب ، غير أن رمسيس فطن للأمر واستشار زوجته فما كان منها إلا أن اقترحت عليه بأن يمدّ اثنين من أولادهما الستة على قطع الخشب الملتهبة ليلوذوا هم بالفرار من فوق جسديهما ، فوافق رمسيس على هذا الرأى وولى الأدبار مع زوجته وباقى أولادهما تاركا وراءه جثتى ولديه هامدتين تأكل فيهما النار . ولما رجع فرعون الى قصره أمر بالقبض على أخيه وعلى من تآمر معه على قتله وقدّمهم جميعا الى المحاكمة فقضى على بعضهم بالإعدام وعلى البعض الآخر بالسجن المؤبد .

وقد عاش رمسيس بعد نصره الباهر عيشة هادئة واهتم ببناء قصر مدينة هابو تخليدا لانتصاراته ووسع معبد الكرنك وأصلح مدينة الأقصر ، ولم تستعد مصر أمبراطوريتها الخارجية الشاسعة فحسب بل وثّقت روابطها التجارية مع الدول و بعثت من جديد نهضتها الصناعية وأرسلت سفنها الى البحر الأبيض المتوسط شرقا وغربا .

وكانت نتيجة انتصار رمسيس فى معركة آمور البحرية أن استعادت الأمبراطورية المصرية مجدها التالد الذى ظفرت به من قرن مضى فى عهد رمسيس الثانى (١٢٩٢ — ١٢٢٥) وكانت قد فقدته فى عصر خلفائه سيتى منفتاح (Séthi-Menephtah) (١٢٢٥ — ١٢١٥) وأمن مسيس (Amenmessès) (١٢١٥) وسبتاح (Siphtah) (١٢١٥ — ٢٢٠٩) وسيتى الثانى (Sethi II) (١٢٠٩ — ١٢٠٥) من الأسرة التاسعة عشرة وستنخت (Sethnakht) (١٢٠٠ — ١١٩٨) أول فراعنة الأسرة العشرين ، فانقطع بذلك سيل غزوات السردينيين (Shardanes) والصوريين (Tyrsènes) والليسيين (Lyciens) والآخيين (Achéens) الجارف على شواطئ القارة الأفريقية وأوقف تيار هجرة الآسيويين الى وادى النيل الذى لم ينقطع طوال قرن ونصف قرن على الأقل .

وقد تحولت هذه الغزوات عن مصر واتجهت نحو إيطاليا، وخاصة الى جزيرة سردينيا ووادى نهر التيبر، ولم يأذن فرعون مصر لغير الفلسطينين (Philistou) بالإقامة فى سوريا وأخضعهم تحت سلطان مصر . أما على حدود مصر الغربية فقد أعطى ملك مصر الى قبيلة من أهالى لوبيا امتيازا إقليميا، وأمدّت مشواش (Mashouash) مصر بجنودها الذين نال قوّادهم صيتا ذائعا وشهرة فائقة .

وفى عهد الملك نيخاو (Néchao) ثانى ملوك الأسرة السادسة والعشرين طاف الأسطول المصرى بقيادة قوّاد فينيقيين حول القارة الافريقية فى سنة ٦١٦ قبل أن يقوم الرحالة البرتقالى فاسكودى جاما برحلته بنحو ٢١ قرنا ، وقد قال هيرودوت عن تلك الرحلة أن الملك نيخاو أرسلها لارتياد سواحل أفريقية المعروفة وقتئذ باسم لوبيا (Libya) وكان اعتقاد المصريين قديما أن الأرض تحيط بها المياه من جميع الجهات، وكانت تسمى هذه المياه عند الرومان «أوقيانوس» ،وأن مياه النيل متصلة بتلك المياه جنوبا ، وقد استغرقت تلك الرحلة ثلاث سنوات منذ أقلعت السفن من الميناء الذى قامت مدينة السويس على أنقاضه الى أن عادت عن طريق جبل طارق الى ساحل القطر المصرى الشمالى(١) ،ومن أعمال الملك نيخاو أنه بنى لمصر أسطولا حربيا للبحر الأبيض المتوسط وآخر للبحر الأحمر كما شرع فى كرى(٢) الخليج الموصل بين البحر الأبيض والأحمر عن طريق فرع النيل الشرقى وهو الذى أنشأه سيتى الأول ورمسيس الثانى فأسدى بذلك للبحرية المصرية خدمات جليلة .

وما كاد أبريس أو حفرع (Apriès, Ouhabra au Hophrâ) من ملوك الأسرة السادسة والعشرين يستوى على عرش مصر فى سنة ٥٨٨ حتى تطلع الى آسيا وأراد أن يستردّ من ملك بابل مستعمرات مصر هنالك وهى التى انتزعت من جدّه نيخاو بعد موقعة قرقميش الدامية فى سنة ٦٠٥ .

---

(١) جيمس هنرى برستد : "كتاب تاريخ مصر من أقدم العصور الى الفتح الفارسى" (التعريب) ص ٣٩٤ .

(٢) يقال كرى النهر : حفر فيه حفرة جديدة .

وفيما بين سنة ٥٦٩و٥٧٤ جهز أبريس أسطولا قويا سيّره الى شواطئ فينيقية فالتقى هنالك بأساطيل صـور (Tyr) وقبرس وانتصر عليها فى معركة بحرية مهمة أنزل على أثرها جنده فى ثغر صيدا (Sidon) فاستسلمت الثغور الفينيقية لهم وألقت سـلاحها[1] .

ولما تولى الملك أحعمس الثانى (Amasis II) من ملوك الأسرة السادسة والعشرين فى سـنة ٥٦٩ قبل الميلاد ولى وجهه شطر جزيرة قبرس فأرسـل إليها سفن أسطوله فاستولى عليها فى أثناء سنة ٥٦٠ ، غير أن هذا الفتح لم يعمر طويلا إذ وافته المنية فى سـنة ٥٢٥ وخلفه بسامتيك الثالث فكان آخر فرعون من فراعنة الأسرة السادسة والعشرين ، ولم يتجاوز حكمه بضعة أشهر إذ غزا مصر قمبيز داهية الفرس فى سنة ٥٢٥ نفسها .

كيف كانت تقع المواقع البحرية فى عصر قدماء المصريين :

لا يخفى أن مراكب قدماء المصريين كانت صغيرة الحجم بالنسبة إلى سفن هذا العصر ، وكان يركبها رماة مزوّدون بالنبال والأسلحة وفى أعلاها فوق الشراع رجال يقذفون مراكب الأعداء بالحجارة من المقاليع ، وكانوا ينشرون الأشرعة قبل الدنو من العدو وينزلونها عنـد الاقتراب منه لئلا تعوقهم فى القتال وفى الانقضاض على خصومهم فيأخذون فى رمى مراكب العدو بالنبال والحجارة وغيرها .

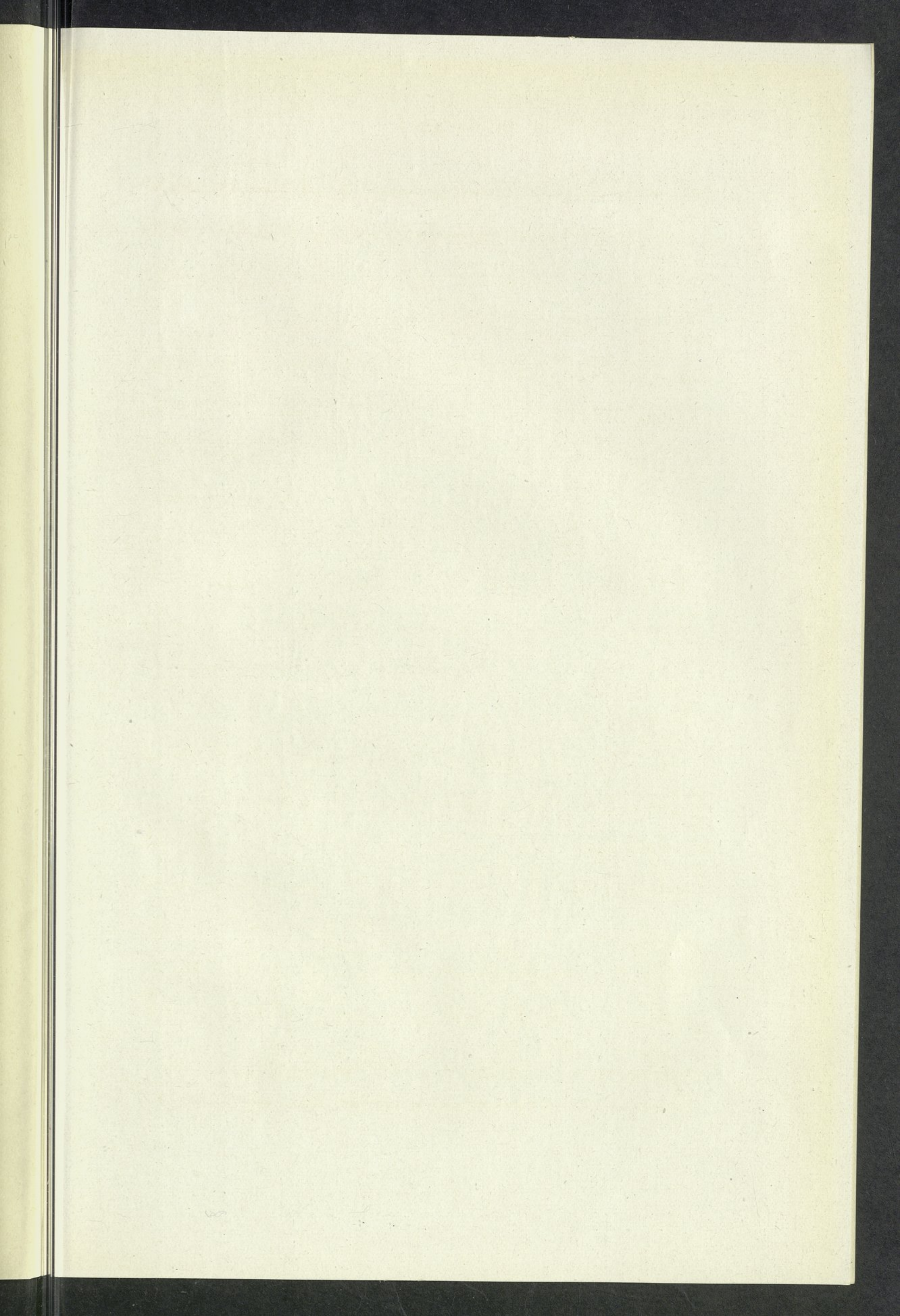
ومن أهمّ أعمالهم صـدم مركب العـدو فى وسطه بمقدم مركبهم حتى يغرق المركب المصدوم أو يكسر بعض المجاديف فيعتريه الضعف .

غير أنه لم يكن لمراكب قدماء المصريين آلة معدنيـة قوية لصـدم المركب وإغراقه حالا (مثل ما كان لمراكب الرومان) ، ولكن كانت مقدّماتها من معدن

(١) ديودور الصقلى : ج ١ فقرة ٦٨ ، وهيرودوت : ج ٢ فقـرة ١٦١ ، وماسبيرو : "تاريخ الشعوب الشرقية القديم" ص ٦٣٨ — ٦٣٩ ، وشامبليون فيجاك : « مصر القديمة » ص ٣٧١ ، وجيمس هنرى برستد : "تاريخ مصر من أقدم العصور الى الفتح الفارسى" (التعريب) ص ٣٩٥ .



٦ — الأسطول المصرى فى معمعان إحدى المعارك البحرية فى عهد الفراعنة



تعلوه صورة المعبود الذى كانوا يستبشرون به ، وكان لبعض هذه السفن أربعة وأربعون مجدافا فى كل من جانبيها اثنان وعشرون [(١)] .

الملاحة التجارية فى عصر الفراعنة :

زاول المصريون الملاحة التجارية من أقدم أزمانهم ، فكان النيل والترع غاصة بالقوارب التى تحمل الحاصلات المختلفة ، ومازالت فى نمو حتى سلكوا البحار ونظموا سير القوافل البحرية ووصلوا النيل بالبحر الأحمر وبعثوا البعوث البحرية للكشف عن البلاد المجهولة حتى صارت سفنهم تمخر عباب البحار والمحيطات من المحيط الهندى إلى بحر إيجيه .

وكانوا يجلبون من النوبة والسودان الذهب وريش النعام والآبنوس والعاج والجلود ، ويستوردون من بلاد الصومال وما وراءها المر وأنواع الصمغ العطرية والأخشاب ذات الرائحة الزكية ، ويحملون من الشام خشب الأرز ، وينقلون من طورسيناء المعادن وبعض الأحجار الكريمة .

وكذلك كانوا يصدرون إلى الممالك القاصية والدانية مصنوعاتهم المحلية من خزف وزجاج وكتان وبردى حتى وجدت آثارها فى جزيرتى قبرص ورودس .

وتدل شواهد الأحوال على أن الأساطيل المصرية القديمة كانت تبحر من شواطئ القطر إلى ببلوص (جبيل) على ساحل فينيقية ابتداء من عهد الأسرة الثالثة فتجلب إلى مصر صادرات تلك البلاد ، وكذلك كانت تستورد مصر الزيوت من جزيرة كريت .

وقد كان الصادر والوارد من التجارة خاضعا لمراقبة دقيقة ، وكان فى الموانئ كُتّاب على جوانب السفن مكلفون بتدوين كل ما يصدّر وكل ما يرد من البضائع ،

---

(١) «العمارات البحرية وتاريخها» بحث منشور فى «مجلة رعمسيس» عدد ديسمبر سنة ١٩١٣ ج ٣ س ٣ ص ٢٢١ ، وعدد يناير سنة ١٩١٤ ج ٤ س ٣ ص ٣٣٤ .

وكانت الحكومة تقوم بتنظيم بعض البعثات البحرية مثل قافلة السفن العظيمة التى أقلعت إلى بلاد بونت فى عهد بيبى الثانى ، وكان بيبى نخت مدير القوافل يلقب برئيس حسابات السفن المرسلة إلى بلاد بونت مما يدل على أن البعثات البحرية كانت خاضعة لرقابة الدولة المالية (١) .

وفضلا عن حاملى الأختام المقدسة الذين كانوا يصحبون البعثات البحرية إلى فينيقية و إلى بلاد بونت لإحضار الأخشاب والحاصلات المختلفة فقد كان يلازم مثل هذه الحملات كتّاب من إدارة القيودات وقضاة وتجريدة عسكرية هامة كانت تستعمل جنودها فى قطع أحجار المحاجر وحراسة القافلة .

القناة بين النيل والبحر الأحمر :

كان هناك طريقان للمواصلات بين وادى النيل وسواحل البحر الأحمر : الأول معروف منذ عهد ما قبل الأسر باسم « وادى الحمامات » يبدأ شمالى طيبة بقليل ثم ينحنى شرقا إنحناء يسيرا مع النيل ويخترق الصحراء بين قفط الواقعة على النيل والقصير الواقعة على شاطئ البحر الأحمر ، وكانت تقطع المسافة بينهما فى خمسة أيام ، والثانى معروف منذ أيام الأسرة السادسة باسم « وادى الطميلات » ويبدأ عند منف عاصمة البلاد ويخترق الصحراء شرقا من فرع النيل الشرقى الى السويس وهو طريق قديم للقوافل التى كانت تسافر إلى آسيا من هليوبوليس فوادى الطميلات فالسويس فشبه جزيرة سيناء .

ولما عزمت الملكة حتشبسوت على إرسال حملتها إلى بلاد الصومال أمرت بحفر قناة بين النيل والبحر الأحمر مخترقة وادى الطميلات (٢) . ويتضح من النقوش التى خلدت أخبار تلك الرحلة على جدران معبد الدير البحرى أن السفن المصرية

---

(١) سليم حسن بك : " مصر القديمة " ج ٢ ص ٢٨ .

(٢) يعزو الاغريق حفر تلك القناة الى سيزوستريس أحد ملوك الأسرة الثانية عشرة أى قبل ارتقاء الملكة حتشبسوت عرش مصر بحوالى أربعة قرون .

كانت راسية على شاطئ النيل لا على شاطئ البحر ، غير أن الرمال طمرت هذه القناة فيما بعد ، حتى اضطر سيتى الأول ومن بعده ابنه رمسيس الثانى إلى إعادة حفرها .

على أنه مما يستوقف النظر أنه لما تولى الملك بعدهما رمسيس الثالث وجرّد حملته الشرقية نقل مهماتها على ظهور الدواب من قفط إلى القصير ولم يستعمل تلك القناة التى ربما كانت الرمال قد طمرتها من جديد .

وقد بقيت القناة مطمورة حتى أعاد الملك نيخاو حفرها ولم ينته كريها إلا فى عهد الفرس .

بطلان النظرية القديمة القائلة بأن الفينيقيين سبقوا المصريين فى ركوب البحر :

هناك نظرية قديمة بالية قال بها بعض الباحثين (١) خلاصتها أن الفينيقيين هم أوّل من مخروا عباب البحار وأن المصريين جاءوا من بعدهم بزمن طويل ونسجوا على منوالهم .

وحجتهم فى ذلك :

(١) أن موقع فينيقية الجغرافى على ساحل البحر الأبيض المتوسط الشرقى وثروة بلادها فى الأخشاب الصالحة لبناء السفن جعلاها سيدة الملاحة التجارية على شواطئ هذا البحر .

(٢) أن تكوين مصر الطبيعى وخوف أهلها من أهوال البحر ولصوصه منع المصريين من التوغل فى البحر والتجارة مع البلاد الواقعة على حوض البحر الأبيض المتوسط .

---

(١) Koster Schiffahrt und Handelsverkehr des Oestlichen Mittelmeeres im 3 und 2 Jahrtausend vor Chr. (Beihefte) zum Alten Orient, Heft I, 1924. Henry: "L'Egypte pharaonique ou Histoire des Institutions des Egyptiens sous leurs rois nationaux", t. II, P. 443 et 467.

(٣) أن الملاحة كانت تعتبر فى حكم العدم فى الفترة الأولى من تاريخ مصر، لأن عزلة أهلها عن باقى العالم منعتهم عن المغامرة فى عرض البحار ، وأنهم لم يقوموا بالملاحة إلا فى أواخر الأسرة الثامنة عشرة ، وأن السبب الذى حال دون صيرورة المصريين ملاحين أكفاء هو السبب نفسه الذى حال دون انتشار تجارتهم الخارجية ، ففى الوقت الذى كان فيه الفينيقيون يقومون بكل أعمالهم التجارية بطريق البحر مع جميع الدول كانت تجارة مصر محصورة فى بلادها وجعلتهم تحت رحمة الأجانب الذين كانوا يقومون عنهم بأعمال التجارة الخارجية .

(٤) أن إطلاق المصريين على إحدى سفنهم اسم "كينت" نسبة إلى "كين" (وهى ببلوص باللغة المصرية القديمة) مما يحمل على الظنّ أن تلك السفينة إنما صنعت فى فينيقية لا فى مصر .

وقد أثبتت الكشوف الحديثة بطلان هذه النظرية التى فات القائلين بها أن سكان وادى النيل منذ أقدم العصور قد وجدوا فى نهرهم مدرسة عظيمة تلقوا فى رحابها أول درس فى الملاحة عرف فى تاريخ البشر ، فقد كانوا يعيشون طوال العام على شاطئيه الخصبين وكان فيضانه السنوى يجبرهم على خوض الماء على ظهر القوارب ، ولا يظنّ أن الملاحة فى النيل كانت دائما سهلة لا يعتورها خطر ما بل كانت تحفّ بها مخاطر جمة فى مدّة الفيضان وهبوب الرياح ، فى حين أن المصريين كانت لديهم العُدّة لاقتحام أهوال هذا النهر بما صنعوه من السفن المتينة التى أخذوا فى تحسينها على مر الزمن ، حتى جعلوها صالحة لتمخر عباب البحار ، مع العلم أن الملاحة فى البحار كانت ساحلية على وجه عام ، يقوم بها الملاحون فى أحسن فصول السنة الملائمة عند ما يكون الجو صحوا والهواء رخوا بالقرب من الشاطئ .

وكانت توجد بمصر ثغور زاهرة غنية على شاطئ الدلتا من عصر ما قبل الأسر كمدينة متليس (فُـوة) التى كان يرمز اليها بالخطّاف والقارب وكانت أساطيلها تقوم برحلات تجارية إلى السواحل السورية ، ووجود مثل هذه الموانئ فى ذلك

العهــد وقبل أن يكون للفينيقيين شأن فى عالم الملاحة البحرية يبيّن بجلاء بطلان تلك النظرية ، إذ الواقــع أن الفينيقيين لم يظهروا فى هذا الميدان إلا فى النصف الأول من الألف الثانية قبل الميلاد .

ذلك إلى أن السفن الفينيقية كانت تبنى على الطراز المصرى وهذا يهدم النظرية من أساسها ويثبت أن سفن سنفرو وسحورع كانت مصرية بحتة ، بدليل تمثيل السفن البحرية فى معبد سحورع الجنازى على طراز وشكل مصريين[١] .

وأخيرا يلاحظ أن إطلاق اسم "كينت" على إحدى السفن ليس معنـاه أن تلك السفينة صنعت على ساحل فينيقية إذ الواقع أن تلك الكلمة تدل على أن أول سفينة بمحافّة عاليــة كانت تلك التى سافرت إلى ببلوص أو أنها صنعت من خشب لبنان الصادر إلى مصر من ثغر ببلوص، ومما يعزز هذا الرأى أن السفن التى كانت تمخر عباب البحر الأحمر إلى بلاد بونت فى عهد بيبى الثانى ومن بعده كانت تسمى كذلك "كينت"[٢] .

وعلى أية حال فهناك مسألة أخرى لا مراء فيهـا وهى أن المصريين منذ فجر تاريخهم بل منذ عصر ما قبل التاريخ كانوا يجوبون البحار، وأن البعوث التى تولوا قيادتها بحرا فى عهد الدولة القديمــة ما هى إلا استمرار لتجارتهم الخارجية التى كانوا يقومون بها من موانئ النيل فى عصر ما قبل التاريخ، وأن نشاطهم البحرى هــذا كان نتيجة طبيعية لتجاربهم فى النيل وما قاموا به من بناء السفن مما جعلهم فى غير حاجة إلى أن يتعلموا فن الملاحة من الغير[٣] .

---

(١) Koster: "Zeitschrift fur Aegyptische Sprache und Altertumskunde", t. 45, P. 7.

(٢) H. Kees: "Kulturgeschichte des Alten Orients", I: Aegypten, P. 22.

(٣) سليم حسن بك : " مصر القديمة " ج ٢ ص ٢٢٦ .

النيل وأثره فى حياة قدماء المصريين :

إن طبيعة وادى النيل تحتم أن تكون الحركة العامة للمواصلات بوساطة نهر النيل صعودا وهبوطا لنقل الناس وحمل البضائع . والواقع أن النيل كان منذ الأزمنة القديمة أفضل طريق للمواصلات ، لأنه كان فى متناول كل إنسان فى أى فصل من فصول السنة ، لذلك كثرت القوارب والمراكب المختلفة فيه طوال العام ، وعلى هذا سهّلت الملاحة حركة تجارية فى الوجهين القبلى والبحرى .

على أنه " عندما كان يفيض النيل على البلاد كان لا يظهر فى وسط الماء إلا المدن فحسب ويستحيل باقى القطر إلى بحر فتخرج القوارب من مجرى النيل الطبيعى وتسير فى طول السهل وعرضه "[١] .

غير أن الطرق النيلية كانت أهم وسيلة فى التجارة المصرية حتى إن القوم كانوا يعبّرون عن سياحتهم فى النهر شمالا وجنوبا بالنزول من النيل والصعود فيه ، وقد تغلب هذا التعبير حتى أصبح يستعمل للطرق البرية .

وقد كان للملاحة أثر فعال فى معتقدات المصريين الدينية وفى شعائرهم ، فكان فى نظرهم الإله "رع" يسير فى الفجر فى سفينة الصباح وعند الغروب يسبح فى سفينة الليل . أما النجوم فكانت تسبح فى قواربها الخاصة ، وكان للموتى قوارب لخدمتهم ، وكانت توضع لهم نماذج منها فى مقابرهم .

وكذلك تدل أقدم الآثار على أن النيل كان له تأثير أدبى ومادّى فى الحياة المصرية حتى دعا ذلك الأستاذ شارل بوريه (Charles Boreux) ان يقول : "إن الملاحة لعبت فى مصر فى مختلف عصور التاريخ دورا هاما جدّا حتى ان عددا عظيما من المسائل السياسية والاجتماعية والدينية — التى كانت تظهر كل لحظة حُسن سير الادارة فى هذه البلاد الغريبة التى خلقها نهر النيل — كان يتوقف نجاحها من قرب أو من بعد على القارب والسفينة"[٢] .

---

(١) هيرودوت : ج ٢ فقرة ٩٧ .

(٢) شارل بوريه : " دراسات فى الملاحة المصرية" ج ١ المقدمة ص ٦ — ٧ .

أمراء البحار فى عصر الفراعنة :

لعل أهم أمراء البحر فى ذلك العهد ذلك القائد البحرى المسمى " أحعمس بن ابانا " وقد ولد بمدينة "نخب" حوالى سنة ١٥٧٤ قبل الميلاد فى عصر الأسرة الثامنة عشر وخدم بلاده فى عهد أربعة فراعنة : أحعمس الأول وأمنتحب الأول وتحوتمس الأول وتحوتمس الثانى وتوفى حوالى سنة ١٥٠٣ فى عهد هذا الملك الأخير، وقد تولى قيادة السفينة " القربان " ثم نقل الى الأسطول الشمالى إلى أن عهدت اليه قيادة السفينة " ضوء منف " وقد حارب فى بلاد النوبة وفى الأقاليم الجنوبية وفى الحروب ضدّ سوريا وأظهر من الشجاعة والإقدام ما دعا مليكه إلى إجزال العطايا له والإنعام عليه بأوسمة ذهبية ، وكانت تلك الأوسمة تشتمل على ستة "دبابير" وثلاثة أسود من الذهب وبلطتين من الذهب وبلطتين من الفضة وعشر أرورات(١) أقطعها له الملك من الأطيان الكائنة ببلدته ، وستين أرورة واقعة فى مقاطعة أخرى .

ومن القواد البحريين الذين خدموا تحت حكم أحعمس الأول القائد البحرى "نيشا" الذى أظهر كفاية ممتازة فى قيادة السفن المصرية جعلت مليكه ينعم عليه بثلاث عشرة أرورة من الأراضى الزراعية كوّن من مجموعها ضيعة وراثية فى أسرته .

ومن أعظم القواد الذين عهدت اليهم رياسة الحملات البحرية الأمير "أونى" الذى قاد حملة إلى فلسطين فى عهد بيبى الأول وحملة إلى بلاد النوبة والى محاجر مصر الوسطى فى عهد خليفته مرن رع .

وأخيرا برز فى عهد تحوتمس الثالث اسم القائد البحرى "نحوتى" الذى عينه فرعون مصر حاكما عاما على الأقطار الشمالية التى ضمت جزر البحر الأبيض المتوسط إلى ما وراء بحر إيجيه فى الأرخبيل اليونانى .

---

(١) الأرورة : وحدة مقاس توازى ١٨٠٠ متر مربع .

نظام الأسطول عند الفراعنة :

كان أسطول مصر البحرى مجهزا بحارة محترفين لا مجندين (على خلاف جنود الجيش البرى) وأطلق عليهم اسم " عبر " وكانت كل سفينة (دبت) تحت إمرة ضابط بحرى على أن يلى كل مجموع منها ضابط أكبر رتبة هو " الضابط المدير العظيم " كما كان هناك أيضا لقب آخر هو "مدير الأسطول" أو "رئيس الأسطول" ولعله يقابل رتبة " أمير البحار " اليوم اذ كان كثير من الضباط العظام يحملون هذا اللقب .

وكان الأسطول المصرى يضم وحدات كبيرة وقطعا صغيرة وكان طول الوحدات الكبيرة يبلغ الخمسين مترا فى عهد الملك سنفرو ، كما جاء ذكرها فى حجر بالرمو ، ولعل تكوين الأسطول من سفن كبيرة وسفن صغيرة هو أصل وجود اللقب الذى كان يطلق على الأسطول المصرى الأول بكلمتى "الأسطولين البحريين" .

وكان للأسطول قيادة خاصة مستقلة عن قيادة الجيش الى أن تولى قائد واحد كلتى القيادتين البحرية والبرية فى أثناء عهد الامبراطورية القديمة، إذ دلت بعض نقوش الأسرة الثالثة على أن "رع حتب" كان قائد الجيش وأمير الأسطول فى آن واحد كما حمل هذا اللقب أيضا "مرإيب" فى عهد الأسرة الرابعة و"عنخ أسيسى" و "كاإم ثننت" و "سشمو" فى عصر الأسرة الخامسة وكان معنى هذا أن كلا من هؤلاء القواد كان يستمد رياسته للجيوش البرية والأساطيل البحرية من سلطة فرعون العليا .

وفى عهد الأسرة الثالثة أنشئت أول إدارة للجيش فى مصر وسميت " بيت الأسلحة" وكانت إدارة هذه المؤسسة الكبرى توكل عادة الى أمير من أمراء البيت المالك أو إلى زوج أميرة ملكية .

أما دور صناعة الأسطول فكانت تحت إدارة شخصية عظيمة تلقب "بانى السفن" (مدب دبت)، وفى عهد الأسرة الرابعة تولى قيادة الأسطول موظف

كبير يحمل لقب "حاكم الأسطول" (عزمر دبت) أو لقب قائد الجيش أو ضابط عظيم للجيش البرى مما يدل على أن قيادة الجيش والأسطول كانت فى قبضة واحدة، فلما تولى ملوك الأسرة الخامسة زمام الحكم أنشئ "بيت أسلحة" للوجه القبلى وآخر للوجه البحرى وظل موظفوه ينتخبون من أرقى طبقات الشعب أو من أشراف البلاد . وكان يضم "بيت الأسلحة" عدّة مصالح منها مصلحة الأشغال التى كانت تقوم ببناء المعاقل والحصون وتُعدّ مخازن الغلال كما كان بها قسم لبناء سفن الأسطول يديره مهندس السفن .

وكان الأسطول مكلفا بحراسة وحماية البعوث البحرية الى مناجم سيناء والى أعالى النيل وبلاد الصومال ، كما كان عليه أن يحرس سفن التجارة التى كانت تجوب شواطئ البحر الأحمر قاصدة الى فلسطين وسواحل لبنان . ولقد سجل الأسطول المصرى انتصارات باهرة على متن البحار دلت على ما كان عليه من حول وطول وما كان يتميز به رجاله من بسالة[1] .

أنواع السفن المختلفة عند قدماء المصريين :

ثبت مما عثر عليه علماء الآثار أن قدماء المصريين استعملوا فى غدواتهم وروحاتهم على النيل أولا ثم فى عرض البحر أنواعا مختلفة من المراكب يمكن حصر أهمها فى أربعة :

(١) النوع الأول من هذه المراكب كان متناسب التركيب متناسق الأجزاء بالنسبة إلى محور يخترقه عموديا فى منتصفه ويتخذ بدنه شكلا مستديرا يشبه ثلث الدائرة فى حين يمثل طرفا المقدم والمؤخر شكل مثلث ، ويظهر كبير الشبه بين هذا النوع من السفن وبين بعض سلال (Corbeilles) وجدت صورها منقوشة فى بعض المقابر الفرعونية . وقد كانت جوانب هذه المراكب تصنع من أوراق

---

(١) سليم حسن بك : "مصر القديمة" ج ٢ ، ص ٤٦٥ — ٤٦٨ .

البردى المجدول على أنه لم يعثر على صورة من مثل هذا النوع مرسوم عليه بحار أو نوتى يقود المركب .

(٢) أما النوع الثانى من تلك المراكب فلم تكن أجزاؤه متناسقة التركيب ولم يعد مكوّنا من أوراق البردى المجدول بل من حزمة من أمتن وأطول سيقان البردى موثّق بعضها ببعض بحبال ، ولإحكام الوثاق كانوا يسيلون بين تلك السيقان نوعا من الصمغ حتى لا تتسرب المياه إلى القارب . وقد ظهر البحار المصرى لأوّل مرة على الصور الهيروغليفية التى تبين هذا النوع من المراكب التى اقتصرت على السير فى النيل وعلى الأخص فى جهة الدلتا .

(٣) أما النوع الثالث فقد كانت مراكب النقل التى دخل الخشب فى تركيبها ، وكانت تصعد فى أعالى النيل وتحمل الجند والبضائع هنالك . وكان أصغرها حجما مزوّدا بأحد عشر إلى سبعة عشر مجدافا فضلا عن مجدافين آخرين كانا يستعملان كدفة . ويبدو جليا من صور تلك السفن أنها كانت تتكوّن من سبعة أجزاء : المقدّم والمؤخر والقاع وجزءان أحدهما بين المقدم والقاع وثانيهما بين المؤخر والقاع ، وكانت كلها تربط بالحبال وتلصق أجزاؤها بالصمغ .

(٤) أما النوع الرابع فهو يميل إلى الطول من سابقيه ويكاد قاعه يكون منبسطا ، وهو النوع الشائع فى السفن المصرية القديمة .

من هذا يبدو أن المصريين بنوا المراكب منذ ٤٠٠٠ سنة قبل الميلاد عبروا على ظهرها النيل عرضا ثم طولا ، واستعملوا فى إنشائها البردى تارة مجدولا وتارة مربوطا بالحبال ، ثم استخدموا الأخشاب فى تلك الصناعة على الطريقة التى كانوا يستعملون فيها البردى .

غير أنه لما استورد الفراعنة الأخشاب من جبال لبنان سرعان ما تأسست فى مصر صناعة زاهرة لإنشاء سفن كبيرة الحجم مخر المصريون على ظهرها عباب البحر شمالا وجنوبا .

أشرعة السفن المصرية القديمة :

سبق القول إن المصريين اختاروا لسفنهم الشراع المربع لملاءمته الملاحة فى النيل حيث تهب الرياح عادة من الشمال فتسير المراكب إلى أعالى النيل بالريح وتحدر فى النهر مع التيار كما كان هذا الشراع يلائم أيضا الرياح الموسمية الهندية التى كانت تهب فى بحر العرب وفى المحيط الهندى .

على أن هذا الشراع المربع كان على نوعين :

النوع الأول كان طوله أكبر من عرضه وكان محملا على دَوقل أفقى تربطه الحبال بالدَّقَل (بالصارى) الذى كان منصوبا قبيل منتصف السفينة . ويبدو أن الجزء الأسفل من هذا الشراع كان مربوطا بجانبى المركب بدون دوقل (Vergue) ولم يكن عرض الشراع أكبر من عرض السفينة نفسها حتى تتوازن فى البحر ولا تقلبها الرياح ، وقد زال هذا النوع من الأشرعة بانقضاء الأسرة السادسة أى حوالى سنة ٢٤٧٥ قبل الميلاد .

أما النوع الثانى فكان عرضه أكبر من طوله ، بل كان العرض يفوق كثيرا عرض السفينة نفسها ويكاد يبلغ طولها . وكان طرفا الشراع الأعلى والأسفل مشدودين على دوقلين مربوطين بالدقل [١] وكان من مزايا هذا الشراع أن السفن كان يمكنها أن تسير معه دون أن تعبأ بمهب الريح فى حين أن النوع الأول يستلزم أن تهب الرياح من الخلف [٢] .

أفول نجم الفراعنة :

انتهت الأسرة السادسة والعشرين بدخول الفرس مصر وعلى رأسهم قمبيز فدالت دولة الفراعنة حكما [٣] بعد أن نشروا بفضل قوتهم البحرية علم مصر وبسطوا سلطان مصر على بلدان البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر فى القارات الثلاث الأوربية والآسيوية والافريقية حوالى ثلاثين قرنا من الزمان .

(١) جان بوجاد : " طريق الهند وسفنه " ص ١٢٧ .
(٢) جان بوجاد : " طريق الهند وسفنه " ص ١٨٨ — ٢١٧ .
(٣) نقول إن دولة الفراعنة دالت «حكما» بدخول الفرس مصر لأن «الواقع» أنه بعد الفتح =

عصر الفراعنة الى الفتح الفارسى

عن جيمس هنرى برستد [(١)]

عهد ما قبل التاريخ (قبل سنة ٣٤٠٠) :

العصر الحجرى .

عصر ما قبل الأسر .

عهد الامبراطورية القديمة (من سنة ٣٤٠٠ – سنة ٢١٦٠) :

		سنة		سنة
الأسرتان الأولى والثانية	:	٣٤٠٠	—	٢٩٨٠
الأسرة الثالثة	:	٢٩٨٠	—	٢٩٠٠
الأسرة الرابعة	:	٢٩٠٠	—	٢٧٥٠
الأسرة الخامسة	:	٢٧٥٠	—	٢٦٢٥
الأسرة السادسة	:	٢٦٢٥	—	٢٤٧٥

= الفارسى فى سنة ٥٢٥ استطاعت مصر أن تتحرر من نير الفرس الغاصبين فى فترات متفاوتة من الزمان ، واستوى على عرش الفراعنة من ملوكهم فى ذلك الوقت كل من : نيفيريتس الأول (Néphérités Ier) وموتيس (Mouthis) وبشيريموت (Pchérémout) وأخوريس (Achoris) ونيفيريتس الثانى (Néphérités II) ونختمبوف (Nakhtenbof) وزدهور (Zedhor) ونختنربت (Nakhten-rehbet) الذى هرب إلى الحبشة فارًا من وجه الفرس سنة ٣٤١ ولم يستو بعده على عرش مصر ملك من ملوك الفراعنة .

(١) جيمس هنرى برستد : "نصوص مصرية قديمة" ج ١ من فقرة ٣٨ الى فقرة ٧٥ ، وجيمس هنرى برستد : "تاريخ مصر من أقدم العصور الى الفتح الفارسى" (التعريب) ص ٤٠٣ وما بعدها .

الأسرتان السابعة والثامنة :	٢٤٧٥ — ٢٤٤٥
الأسرتان التاسعة والعاشرة :	٢٤٤٥ — ٢١٦٠

عهد الامبراطورية الوسطى (من سنة ٢١٦٠ — سنة ١٥٨٠) :

الأسرة الحادية عشرة :	٢١٦٠ — ٢٠٠٠
الأسرة الثانية عشرة :	٢٠٠٠ — ١٧٨٨
من الأسرة الثالثة عشرة الى الأسرة السابعة عشرة	١٧٨٨ — ١٥٨٠

عهد الامبراطورية الحديثة (من سنة ١٥٨٠ — سنة ٥٢٥) :

الأسرة الثامنة عشرة :	١٥٨٠ — ١٣٥٠
الأسرة التاسعة عشرة :	١٣٥٠ — ١٢٠٥
الأسرة العشرون :	١٢٠٠ — ١٠٩٠
الأسرة الحادية والعشرون :	١٠٩٠ — ٩٤٥
الأسرة الثانية والعشرون :	٩٤٥ — ٧٤٥
الأسرة الثالثة والعشرون :	٧٤٥ — ٧١٨
الأسرة الرابعة والعشرون :	٧١٨ — ٧١٢
الأسرة الخامسة والعشرون :	٧١٢ — ٦٦٣
الأسرة السادسة والعشرون :	٦٦٣ — ٥٢٥

عصر الفراعنة الى الفتح الفارسى
عن مانيتون(١)

	سنة		سنة
الأسرة الأولى :	٥٨٦٧	—	٥٦١٥
الأسرة الثانية :	٥٦١٥	—	٥٣١٨
الأسرة الثالثة :	٥٣١٨	—	٥١٢١
الأسرة الرابعة :	٥١٢١	—	٤٦٧٣
الأسرة الخامسة :	٤٦٧٣	—	٤٤٢٥
الأسرة السادسة :	٤٤٢٥	—	٤٢٢٢
الأسرة السابعة :	٤٢٢٢	—	٤١٤٧
الأسرة الثامنة :	٤١٤٧	—	٤٠٤٧
الأسرة التاسعة :	٤٠٤٧	—	٣٩٤٧
الأسرة العاشرة :	٣٩٤٧	—	٣٧٦٢
الأسرة الحادية عشرة :	٣٧٦٢	—	٣٧٠٣
الأسرة الثانية عشرة :	٣٧٠٣	—	٣٤١٧
الأسرة الثالثة عشرة :	٣٤١٧	—	٣٠٠٤
الأسرة الرابعة عشرة :	٣٠٠٤	—	٢٥٢٠
الأسرة الخامسة عشرة :	٢٥٢٠	—	٢٢٧٠

(١) شمبليون فيجاك : "مصر القديمة" ص ٢٦٩ ، ومانيتون هذا راهب مصرى عاش فى منتصف القرن الثانى قبل الميلاد .

الأسرة السادسة عشرة :	٢٢٧٠ — ٢٠٨٢
الأسرة السابعة عشرة :	٢٠٨٢ — ١٨٢٢
الأسرة الثامنة عشرة :	١٨٢٢ — ١٤٧٣
الأسرة التاسعة عشرة :	١٤٧٣ — ١٢٧٩
الأسرة العشرون :	١٢٧٩ — ١١٠١
الأسرة الحادية والعشرون :	١١٠١ — ٩٧١
الأسرة الثانية والعشرون :	٩٧١ — ٨٥١
الأسرة الثالثة والعشرون :	٨٥١ — ٧٦٢
الأسرة الرابعة والعشرون :	٧٦٢ — ٧١٨
الأسرة الخامسة والعشرون :	٧١٨ — ٦٧٤
الأسرة السادسة والعشرون :	٦٧٤ — ٥٢٤ (١)

(١) يلاحظ أن تاريخ انتهاء الأسرة السادسة والعشرين يوافق دخول الفرس مصر فى سنة ٥٢٥ لا سنة ٥٢٤ كما جاء فى هذا الجدول .

عصر الفراعنة الى الفتح الفارسى

عن هنرى جوتييه (١)

عهد ما قبل التاريخ (قبل سنة ٣٢٠٠) :

العصر الحجرى .

عصر ما قبل الأسر .

عهد الامبراطورية القديمة (من سنة ٣٢٠٠ — ٢١٦٠) :

	سنة		سنة
الأسرة الأولى :	٣٢٠٠	—	٣٠٠٠
الأسرة الثانية :	٣٠٠٠	—	٢٧٨٠
الأسرة الثالثة :	٢٧٨٠	—	٢٧٢٠
الأسرة الرابعة :	٢٧٢٠	—	٢٥٦٠
الأسرة الخامسة :	٢٥٦٠	—	٢٤٧٠
الأسرة السادسة :	٢٤٧٠	—	٢٢٧٠
الأسرتان السابعة والثامنة :	٢٢٧٠	—	٢٢٠٠
الأسرتان التاسعة والعاشرة :	٢٢٠٠	—	٢١٦٠

عهد الأمبراطورية الوسطى (من سنة ٢١٦٠—١٥٨٠) :

الأسرة الحادية عشرة :	٢١٦٠	—	٢٠٠٠
الأسرة الثانية عشرة :	٢٠٠٠	—	١٧٨٨
الأسرة الثالثة عشرة والأسرة الرابعة عشرة	١٧٨٨	—	١٦٧٥

---

(١) هنرى جوتييه : "الموجز فى تاريخ مصر" ج ١ ص ٤٣٩ .

الأسرة الخامسة عشرة والأسرة السادسة عشرة	١٦٧٥	١٥٨٩
الأسرة السابعة عشرة :	١٦٠٠	١٥٨٠

عهد الأمبراطورية الحديثة (من سنة ١٥٨٠—٧٢٥) :

	سنة	سنة
الأسرة الثامنة عشرة :	١٥٨٠	١٣٥٠
الأسرة التاسعة عشرة :	١٣٥٠	١١٩٨
الأسرة العشرون :	١١٩٨	١٠٩٠
الأسرة الحادية والعشرون :	١٠٩٠	٩٤٥
الأسرة الثانية والعشرون :	٩٤٥	(١) ٧٢٥
الأسرة الثالثة والعشرون :	٨٣٨	٧٤٠

العهد الأخير (من سنة ٧٢٥—٢٥٢) :

الأسرة الرابعة والعشرون :	٧٢٥	٧١٢
الأسرة الخامسة والعشرون:	٧٤٥	٦٦١
الأسرة السادسة والعشرون:	٦٦٣	٥٢٥

(١) يلاحظ فى تاريخ انقضاء بعض الأسر أنه لا يوافق أحيانا تاريخ ابتداء الأسرة التى تليها وذلك نتيجة من نتائج انقسام القطر المصرى فى ذلك العهد . مثال ذلك أنه على أثر انقضاء الأسرة الثانية عشرة وفى أواخر حكم أوسركون الثانى (Osorkon II) حوالى سنة ٨٣٨ انقسمت البلاد قسمين فتولى بعض الفراعنة حكم مصر العليا وجعلوا طيبة عاصمة ملكهم فى حين تبوأ فى الفترة نفسها فراعنة آخرون حكموا مصر السفلى واختاروا بوبسطس مقرا لهم ولم تتم وحدة البلاد إلا فى عهد الفرعون الأثيوبى بينعخى (Piânkhi) ثانى فراعنة الأسرة الخامسة والعشرين الذى زحف على صعيد مصر حوالى عام ٧٢١ قبل الميلاد .

عصر الفراعنة الى الفتح الفارسى

عن جاستون ماسبيرو [١]

العصر القديم (من سنة ٥٠٠٠–٤٤٥٠) :

	سنة		سنة
الأسـرة الأولى :	٥٠٠٠	—	٤٧٥٠
الأسـرة الثـانيـة :	٤٧٥٠	—	٤٤٥٠

العصر المنفى (من ٤٤٥٠–٣١٠٠) :

الأسـرة الثـالثـة :	٤٤٥٠	—	٤٢٤٠
الأسـرة الرابعـة :	٤٢٤٠	—	٣٩٥٠
الأسـرة الخامسـة :	٣٩٥٠	—	٣٧٠٠
الأسـرة السادسـة :	٣٧٠٠	—	٣٥٠٠
الأسـرة السابعـة :	٣٥٠٠		
الأسـرة الثامنـة :	٣٥٠٠	—	٣٣٥٠
الأسـرة التاسـعة :	٣٣٥٠	—	٣٢٠٠
الأسـرة العاشـرة :	٣٢٠٠	—	٣١٠٠

الطبقة الأولى الطينية (من سنة ٣١٠٠–١٦٠٠) :

الأسرة الحادية عشرة :	٣١٠٠	—	٣٠٠٥
الأسرة الثانيـة عشرة :	٣٠٥٠	—	٢٨٤٠

---

(١) جاستون ماسبيرو : " دليل المتحف المصرى بالقاهرة " (التعريب) ص ٤ .

الأسرة الثالثة عشرة : ٢٨٤٠ — ٢٤٠٠

الأسرة الرابعة عشرة : ٢٤٠٠ — ٢٢٠٠

الأسرة الخامسة عشرة : ٢٢٠٠ — ٢٠٠٠

الأسرة السادسة عشرة : ٢٠٠٠ — ١٧٥٠

الأسرة السابعة عشرة : ١٧٥٠ — ١٦٠٠

الطبقة الثانية الطينية (من سنة ١٦٠٠–٧٢١) :

الأسرة الثامنة عشرة : ١٦٠٠ — ١٣٦٨

الأسرة التاسعة عشرة : ١٣٦٨ — ١٢٢٠

الأسرة العشرون : ١٢٢٠ — ١٠٨٠

الأسرة الحادية والعشرون : ١٠٨٠ — ٩٥٠

الأسرة الثانية والعشرون : ٩٥٠ — ٨٠٠

الأسرة الثالثة والعشرون : ٨٠٠ — ٧٢١

الدولة الصاوية (من سنة ٧٢١–٥٢٥) :

الأسرة الرابعة والعشرون : ٧٢١ — ٧١٥

الأسرة الخامسة والعشرون : ٧١٥ — ٦٦٦

الأسرة السادسة والعشرون : ٦٦٦ — ٥٢٥

المراجع الخاصة بالفصل الأول

باللغة العربية :

إسماعيل سرهنك باشا : حقائق الأخبار عن دول البحار ، اوائل الجزء الثانى .

إسماعيل مظهر : السفن والملاحة بمصر (بحث منشور بمجلة " المقتطف " عدد يناير سنة ١٩٣٤ ص ٦٠) .

جاستون ماسبيرو : دليل دار التحف المصرية الفاخرة لمدينة القاهرة (تعريب أحمد باشا كمال) .

جيمس هنرى برستد : تاريخ مصر من أقدم العصور إلى الفتح الفارسى (تعريب الدكتور حسن كمال) .

سليم حسن بك : مصر القديمة (ثلاثة أجزاء) .

سليمان أحمد حزين : المجمل فى التاريخ المصرى (علاقة الجغرافيا بتاريخ مصر العام) .

عبد القادر حمزه باشا : على هامش التاريخ المصرى القديم (مجلدان) .

عبد المنعم أبو بكر : المجمل فى التاريخ المصرى (مصر فى عهد الأسرات) .

مجلة رعمسيس : العمارات البحرية وتاريخها (بحث بالعددين الصادرين فى ديسمبر سنة ١٩١٣ ويناير سنة ١٩١٤ فى الجزئين الثالث والرابع من السنة الثالثة ، صفحتى ٢٢١ و٣٣٤) .

محمود عبد الهادى : المعارف البحرية .

باللغة الفرنسية :

Boreux (Charles) : Etudes de nautique égyptienne.

Chabas (F.) : Recherches pour servir à l'Histoire de la XIXème dynastie et spécialement à celle des temps de l'Exode.

Champollion le jeune (F. J.) : L'Egypte sous les Pharaons.

Champollion-Figeac : Egypte ancienne.

Couissin (Paul) : Institutions militaires et navales.

DRIOTON (E.) ET VANDIER (J.) : Les peuples de l'Orient méditerranéen : l'Egypte.

FARRÈRE (CLAUDE) : Navires.

GAUTHIER (HENRI) : Précis de l'Histoire d'Egypte, t. II : L'Egypte pharaonique.

GAUTHIER (HENRI) : Les transports dans l'ancienne Egypte (L'Egypte contemporaine N° 139, Janvier 1933).

GREENE (J. B.) : Fouilles exécutées à Thèbes dans l'année 1855.

HENRY (D. M. J.) : L'Egypte pharaonique ou Histoire des institution des Egyptiens sous leurs rois nationaux.

LA RONCIÈRE (CHARLES DE) : Histoire de la Nation Egyptienne, t. I : Les routes maritimes.

LUDWIG (EMIL) : La Méditerranée.

LUDWIG (EMIL) : Le Nil.

MARIETTE (A.) : Histoire d'Egypte.

MARIETTE (A.) : Deir-El-Bahari.

MASPÉRO (GASTON) : Histoire ancienne des peuples de l'Orient.

MASPÉRO (GASTON) : Guide du visiteur du musée du Caire.

MASPÉRO (GASTON) : De quelques navigations des Egyptiens sur les côtes de la mer Erythrée (Revue historique, t. IX).

MONTET (PIERRE) : Les scènes de la vie privée dans les tombeaux égyptiens de l'Ancien Empire.

MORET (ALEXANDRE) : Histoire de la Nation Egyptienne, t. II : L'Egypte pharaonique.

MORET (ALEXANDRE) : Le Nil et le civilisation égyptienne.

MORET (A.) : et Davy (G.) : Des clans aux Empires.

MORGAN (J. DE) : Les fouilles de Dahchour.

MORGAN (J. DE) : L'âge de la pierre en Egypte.

MORGAN (J. DE) : Ethnographie préhistorique.

POUJADE (JEAN) : La Route des Indes et ses navires.

ROUGÉ (E.DE) : Etude des monuments du massif de Karnak (Publiée dans "Les Mélanges d'Archéologie" t. I p. 49).

باللغـــة الإنجـــليزية :

Brestead (J. H.) : Ancient Records of Egypt.

Brestead (J. H.) : A History of Egypt.

Flinders-Petrie (W. M.) : A History of Egypt.

Elgood (P. G. E.) : Egypt.

Erman (Adolf) : The Historian's History of the World.

Glanville (S. R. K.) : Daily Life in Ancient Egypt.

Mercer (S. A. B.) : Growth of religions and moral ideas in Egypt.

Torr (Cecil) : Ancient Ships.

Wallis-Budge (E. A.) : A History of Egypt.

Weigall (A.) : History of the Pharaohs.

Wilkinson (J. G.) : Manners and Customs of the Ancient Egyptians.

——— : The earliest Boats on the Nile (Journal of Egyptian Archaelogy, 1917).

باللغـــة الألمانية :

Dumichen (Joh.) : Die Flotte einer Aegyptischen Koenigin.

Dumichen (Joh.) : Historische Inschriften altagyptischer Denkmaler in den Jahren 1863-1865 an Ort und Stelle gesammelt und mit erlauterndem Text Herausgegeben.

Kees (H.) : Kulturgeschichte des Alten Orients, t. I: Aegypten.

Koster : Seefahrten der alten Aegypter.

Koster : Schiffahrt und Handelsverkehr des Oestlichen mittelmeeres im 3 und 2 Jahrtausend vor Chr.

الفصل الثانى

غزو قمبيز وعصر الفرس

(٥٢٥ — ٣٣٢ قبل الميلاد)

بداية العصر الفارسى :

فى عهد "بسامتيك الثالث" (Psamtik III) فرعون مصر شرع الفرس فى غزو مصر بعد أن أعدوا لذلك عدتهم ، فجاء ملكهم قمبيز على رأس جيش جرار وفتح البلاد التى طالما تاقت نفس أبيه كورش (Cyrus) الى إخضاعها ، فهجم أسطوله على مدينة بلوز[١] بحرا وزحفت الجيوش الفارسية على الوادى برا حتى سقطت البلاد فى قبضته ووقع ملكها أسيرا بين يديه ودخل ممفيس فى شهر مايو سنة ٥٢٥ ونادى بنفسه ملكا على مصر .

وفى عهده أُنفذت حملة بحرية صعدت فى النيل الى الشلال الثانى إلا أن مراكبها ارتطمت بالصخور المحرقة فقضى عليها قبل أن تصل الى بلاد الحبشة التى كان قمبيز ينوى غزوها .

وعند عودته الى فارس فى أثناء سنة ٥٢١ مات قمبيز فى الطريق فتولى الملك دارا الأول (Darius Ier) فزار مصر وأمر باتمام الخليج الموصل بين فرع النيل الشرقى والبحر الأحمر . وفى عهده اشترك الأسطول المصرى الى جانب الأسطول الفارسى فى محاربة الأساطيل اليونانية فانتصر عليها فى معركة لادا البحرية .

وقعة لادا البحرية (٤٩٤ قبل الميلاد) :

فى أثناء القرن الرابع قبل الميلاد بسط كورش ملك الفرس سيادته على المدن الاغريقية الواقعة على شواطئ آسيا الصغرى ونصب على كل منها حاكما فارسيا وقد ظلت تلك المدن خاضعة لحكم الفرس إبان حكم كورش وطوال حكم قمبيز حتى استوى دارا على عرش الامبراطوية الفارسية .

---

(١) التى صارت فيا بعد « تل الفرما » ثم قامت على مقربة منها « بور سعيد »

كان قد انقضى نصف قـرن تقريبا على رزوح تلك المـدن تحت نير الفرس لما رفعت مدينة ميليه (Milet) لواء الثورة بقيادة حاكمها هستييه (Histiée) وصهره أرستاجوراس (Aristagoras) على أثر رفض ملك الفرس بعض مطالبهما .

فطن دارا للأمر فاستدعى هستييه واحتجزه فى قصره وولى محله صهره ، غير أن هستييه أنفذ خُلسة الى أرستاجوراس رسولا يدعوه الى اعلان الثورة ، فما كاد يتلقى أرستاجوراس هذا الأمر حتى انتشر لهيب الثورة فى المدن الاغريقية قاطبة وطرد أهلوها الفرس وأشعلوا النار فى بلدة سارد (Sardes) بعد أن أمدّتهم جمهورية أثينا بأسطول مكوّن من عشرين سفينة كما ساهمت بلدة ايرتريه (Erétrie) بجزيرة أوبيه (Eubée) بخمس سفن .

لم يبـق دارا مكتوف اليـدين إزاء تلك الفتن ، بل بادر بارسال حمـلة بحرية لإخمادها تكونت من ٦٠٠ سفينة ساهمت فيها أساطيل مصر وفينيقية وكليكيا وقبرص بنصيب موفور فى حين جمعت مدن ميليـه (Milet) وخيـوس (Chios) وساموس (Samos) ولسبوس (Lesbos) ٢٥٣ سفينة تألف من مجموعها أسطول واحد وعهدت قيادته الى ديونيزوس (Dyonisos de Phocée) .

وفى صيف عام ٤٩٤ التقى الأسطولان بالقرب من جزيرة لادا (Lada) ، على مقربة من ميليه ، وانتصرت الدول المنضمة الى فارس على السفن الاغريقية بعـد معركة بحرية حامية دامية كان من آثارها أن عادت المدن اليونانية الى حكم الفرس ، على أن هذه المعركة سجلت أول محاولة لليونانيين للتحرّر من نير الفرس ، وتشاء الأقدار أن ينالوا استقلالهم بعد أربع عشرة سنة فى معركة بحرية أخرى اشتركت فيها أيضا الأساطيل المصرية فى مياه سلامين [١] .

---

(١) هيرودوت : ج ٦ الفقرتان ٢٠ و ٢٢ ، وشارل تكسييه : " آسيا الصغرى " ص ٣٣٣ ، وتوسيديد : "تاريخ حرب البيلوبونيز" ج ٣ ص ٢٥ و ٢٧ ، وفيليب لى با : "الموجز فى التاريخ القديم منذ بداية تكوين الامبراطوريات حتى استتباب الحكم الرومانى" ج ١ ص ٤١٦ و ٤٦٨ .

ولم تكتمل اثنتا عشرة سنة على اشتراك الأسطول المصرى الى جانب الأساطيل الفارسية فى معركة لادا البحرية حتى هبّ المصريون على بَكرة أبيهم فى سـنة ٤٨٦ بقيـادة أحد الأمراء الوطنيين اسمـه خبابيشا (Khababicha) وطردوا الفـرس من البلاد .

حكم اكزرسيس :

ولمـا تربع على عرش فارس الملك اكزرسيس (Xerxés) غزا مصر من جديد فى سـنة ٤٨٤ فاضمحلت البحرية المصرية فى عهـده ، ولم يبق منها إلا نزر يسـير من المراكب فى البحر الأحمر . أما أسطول البحر الأبيض المتوسط فقد ربضت وحداته فى المـوانئ نظرا لقيـام الحرب بين جمهورية أثينـا وحلفائها من ناحيـة وامبراطورية فارس من ناحية أخرى .

على أن والى مصر إذ ذاك أخيمانيس (Akhéménès) أخا اكزرسيس استولى عنـوة على مائتى مركب من المراكب المصرية وأنفذها بحارتها المصريين الى ملك فارس فأمر بضمها الى الأسطول الفارسى الذى التقى فى مياه سلامين بأسطول أثينا واشتبك فى ٢٩ سبتمبر سـنة ٤٨٠ فى إحدى أمهات المعـارك البحرية التى سجلها التـاريخ وانهزمت فيهـا القوات البحرية الفارسية شر هزيمة على الرغم ممـا أبداه البحارة المصريون من شجاعة ومهارة .

معركة جزيرة سلامين (٢٠ سبتمبر سنه ٤٨٠ قبل الميلاد) :

فى سنة ٤٩٠ قبـل الميلاد شعر دارا ملك الفرس — وكان ملكه وقتئذ يمتدّ من بلاد الهند التى كان أخضعها حتى تراقيا ومقدونيا فى بلاد اليونان مسيطراً بذلك على جميع آسـيا الصغرى — بأن اتساع ملكه ينذر بقرب انهياره ، وكان أخشى ما يخشاه أن تشب الثورة فى آسيا الصغرى بين اليونانيين فيبادر إخوانهم القاطنون فى جزر الأرخبيل اليونانى إلى مساعدتهم . فجرّد حملة عسكرية هجم بها على بلاد

اليونان ووقعت بين الفرس واليونانيين موقعة " ماراتون " (Marathon) المشهورة التى كان النصر فيها حليف اليونانيين وعلى رأسهم قائدهم البطل " ملسياد " (Miltiade) .

وفى سنة ٤٨٥ قبل الميلاد مات الملك دارا ولم تطل به الحياة إلا خمس سنوات بعد انهزامه . وقد تولى الملك بعده ابنه اكزرسيس فورث عن أبيه ملكه الشاسع ومطامعه الكثيرة وثأره الدفين .

ولم تمض على تربعه على عرش الفرس خمس سنوات حتى ضم إلى امبراطوريته البلاد المصرية واتجه نظره نحو اليونان فأعدّ حملة كبيرة أراد أن يسحق بها بلاد اليونان وأن يمحو معالمها من خريطة العالم فيمحو بذلك هزيمة " ماراتون " ويرضى ذكرى أبيه ويستعيد مجد بلاده، فجمع ٥,٠٠٠,٠٠٠ نفس، منهم ٢,٦٠٠,٠٠٠ من المحاربين، وطلب من جميع موانئ آسيا وفينيقية ومصر أن تتعاون لتمده بمراكبها حتى يزحف بجيشه الخضم وأسطوله العرمرم على بلاد اليونان .

وقد تألفت الأساطيل الفارسية من ١٢٠٧ سفن من ذوات السطوح الثلاثة أمدته بها الشعوب البحرية المختلفة وساهمت فيه فينيقية وصيدا بثلثمائة سفينة، ومصر بمائتين، وجزيرة قبرس بمائة وخمسين، فى حين تولى جمع الباقى أهل كيليكيا وبمفيليا وليسيا وكاريا وأيونيا ودوريا .

وإلى جانب تلك الأسلحة الفتّاكة استعمل اكزرسيس سلاحا آخر هو سلاح الرشوة استمال به الخونة من أعدائه .

وفى خلال الربيع سنة ٤٨٠ قبل الميلاد اجتازت جيوش الفرس مضايق الدردنيل على ظهر سفن ونقالات استخدموها جسورا فى عرض المضايق ومروا من فوقها من البر الأسيوى إلى البر الأوروبى مدة سبعة أيام وسبع ليال متواليات .

وقد استخدم اكزرسيس لإنشاء تلك الجسور حبالا صنعت من خشب الأرز والقنّب الأبيض، واستخدم الفينيقيون حبالا من الكتّان، واستخدم المصريون قشور خشب الأرز. وأنشأ المهندسون الجسور بربط السفن بعضها ببعض على اختلاف أنواعها، وقد بلغ عددها ٣٦٠ سفينة صنعت على شواطئ بحر أوكسين (Euxin)، و ٣٣٠ سفينة أخرى صنعت فى منطقة الهلسبونت (Hellespont). وقد قام المصريون والفينيقيون وأهل صيدا بإنشاء تلك الجسور. غير أنه ما كاد العمل ينتهى فيها حتى هبت رياح عاصفة هوجاء قطعت الحبال وحطمت السفن فانهالت الجسور عن آخرها، وما أن سمع اكزرسيس بهذا النبأ حتى ثار ثائره وأصدر أوامره بجلد أمواج البحر ثلثمائة جلدة وضرب أعناق الذين تولوا رياسة العمل فى إنشاء الجسور!

وعلى ذلك اقتضى الأمر الشروع فى هذا العمل الجبار من جديد فاستغرق إتمامه عدّة أشهر حتى عبر الجنود المضيق.

أمام هذا الجيش العرمرم الغازى لم يكن فى وسع اليونانيين إلا الحيلة، انتظروا الفرس فى مضيق «الترموبيل» أحد مضايق بلادهم يكتنفه البحر والجبال ولا يتسع إلا لمرور عربتين اثنتين. وقف عند هذا المضيق الملك ليونيداس ملك إسبارطة على رأس ٧٠٠٠ من رجاله، واستطاع أن يصدّ زحف جيوش الفرس الفتاكة لولا أن أشار «إيفيلْتْ» (Ephialte) أحد الخونة على اكزرسيس باتباع طريق آخر يتفادى به اليونانيين. وعملا بتقاليد أهل إسبارطة أبى الملك ليونيداس الارتداد والتراجع، وأشهد العالم على وطنية رجاله وبسالتهم فى سبيل الحرّ والاستقلال. ولم يكن يدور بخلد اكزرسيس أن هؤلاء الجنود القلائل يستطيعون أن يوقفوا تيار جيشهم الجرّار أو أنهم يجرءون على ذلك، فكتب إلى الملك ليونيداس رسالة بعث بها اليه مع أحد قواده قال له فيها: "ألق سلاحك" فتلقى ليونيداس الرسالة وكتب إلى ملك الفرس هاتين الكلمتين: "تعالَ خذه" فانقضّ

اكزرسس على اليونانيين ومثّل بهـم تمثيلا فقتل ليونيداس ومعه ٣٠٠ من جنوده البواسـل (١) .

و بينما كان اكزرسـيس يشعل النار فى مبانى أثينا و يعيث فيهـا فسادا انتظر أسـطول أثينا تحت إمرة " تيمستوكلس " أسـطول الفرس الذى كان يقـوده أريابنى (Ariabigne) أخو الملك اكزرسيس أمام جزيرة سلامين . كان أسـطول الفرس مؤلفا من ١٢٠٠ سـفينة كبيرة ، ولكن هبوب الرياح ثلاثة أيام متوالية أودى بـ ٤٠٠ منها قبل وقوع المعركة بحيث لم يبق أمام الإغريق سوى ٨٠٠ سفينة فارسية، وكان الأسطول اليونانى يتألف من ٣٦٦ سفينة .

ومن غريب ما يرويه التاريخ أن أسـندت قيادة بعض قطع الأسـطول إلى امرأة هى الملكة أرتيميز اليونانية الأصـل فكانت — وهى فى صفوف الفرس — تحارب بنى جنسها ، وكانت لها أولى الانتصارات إذ انقضت بمراكبها الخمسة على سفينة يونانية جرؤت على الهجوم عليها فأغرقتها وأمرت الملكة بضرب عنق القائد اليونانى عند مؤخر مركبها وتركت دماءه تسيل فى اليم قربانا لإله البحر .

ومن حيـل تيمستوكلس أنه لما رأى جنـده يتهيبون الفرس لكثرة عَددهم وعُددهم تظاهر بالخيانة وأرسل إلى ملك الفرس رسولا ينبّئه بأن اليونانيين فى حالة نفسية سيئة جدًا وأن روحهم المعنوية هبطت هبوطا كبيرا وأن هجومه عليهم الآن يضمن له النصر السريع الباهر، صـدّق الملك الرواية وهجم فوجد اليونانيين قـد هبوا على بكرة أبيهم كالأسود يناضلونه ويحاربونه .

وكما استعمل جيش إسبارطة الحيلة استعمل الأسطول اليونانى المتحالف الحيلة أيضا، فأخذ « تيمستوكل » القائد اليـونانى المشهور يدعو أهالى أثينا إلى إخلاء عاصمتهم وهجـر دورهم ومنازلهم ومبـارحة القرى وقاد جمعهم الحـاشد إلى جزيرة

---

(١) وقد ألهمت هذه الموقعة الرسام الفرنسى المشهور « دافيد » (David) فوضع لوحتـه الشهيرة (Léonidas aux Thermopyles) فى سنة ١٨١٤ وتعدّ من بدائع تحف متحف اللوفر بباريس .

سلامين حيث أقام الأهالى فى بيوت أقاموها بأيديهم من قطع أشجار الغابات المجاورة ، وأخذوا يصلون الليل بالنهار فى قطع الأخشاب وتشييد مراكب جديدة وإصلاح المراكب القديمة ، حتى تألف لديهم أسطول قوى انضمت إليه سفن أخرى جاءته من مختلف الموانئ اليونانية .

وعند مضيق « أرتيميسيوم » أحد مضايق الأرخبيل اليونانى وقفت بعض قطع هذا الأسطول تصوّب ضرباتها نحو أسطول الفرس مركبا بعد مركب ، حتى استطاعت أن تغرق بعض سفن الأعداء الواحدة تلو الأخرى .

وكان البحارة الفرس أغلبهم من الأرقاء والعبيد ، مكبلة أقدامهم بالأغلال منحنية ظهورهم تحت سياط رؤسائهم ، مكدسة أجسامهم فى جوف المراكب .

ولما كان عدد غير قليل من الجنود الذين كانوا يحاربون فى صفوف الفرس من أصل يونانى ، أو لهم عند اليونانيين أهل وعشيرة فقد فطن ملك الفرس للأمر ، وقطعا لدابر كل خيانة بين رجاله أمر بأن يكون فى كل مركب ثلاثون جنديا فارسيا صميما على الأقل ، وبذلك أمن ألا ينقلب بعض جنوده ضدّه وينحاز إلى عدوّه .

وكانت أساطيل إسبارطة وأثينا المتحالفة تحت قيادة الجنرال الاسبرطى « أوربياد » (Euribiade) ، ولو أنه كان قائدا بريا أكثر منه قائدا بحريا ولكن صيته الذائع كجندى بارع رشحه لهذا المنصب العالى . وكان الاسبرطيون يتخذون من وجود قائد من مدينتهم على رأس الأسطول فخرا لهم ولو أنهم لم يشتركوا فى تزويد قطع الأسطول إلا بنسبة الثلث ، أما الثلثان الباقيان فكان لأهل أثينا الذين وقف على رأسهم تيمستوكلس .

شهد ملك الفرس القتال ، كما لو كان يشهد رواية تمثيلية فضرب خيامه على قمة الجبل وتربع على عرش من ذهب وفرشت البسط تحت أقدامه ونثرت الورود والرياحين ورفعت الأعلام والبيارق ووقف من حوله ١٠,٠٠٠ من رجاله شاهرى الأسلحة المذهبة والمفضضة ، جاءوا ليصفقوا لانتصار ملكهم ويدعوا له بدوام العز والسؤدد فكانوا شهود الهزيمة وشهود العار .

ومن شدّة غضب ملك الفرس أن رأى سفينة من سفنه جنحت عند سفح الجبل الذى كان يشهد منه المعركة فأمر بإعدام جميع من كان عليها من قوّاد ومن جند فذبحوا كلهم لساعتهم .

وقد وقعت المعركة فى مضيق لا يزيد اتساعه على ٢,٠٠٠ متر ، انقض فيها ١٢٠,٠٠٠ بحار فارسى على اليونانيين واستحالت الموقعة إلى ملحمة قتل فيها اليونانيون الفرس بمجاديف المراكب ، وقد فقد الفرس فى هذه الوقعة ٤٠٠ سفينة من الـ ٨٠٠ سفينة التى اشتركت فى القتال ذلك إلى الـ ٤٠٠ سفينة التى عصفت بها الرياح قبل وقوع المعركة .

ولم تشهد الملكة أرتيميز الهزيمة حتى آخر فصل من فصولها إذ عهد الملك إليها أن تصحب الأمير ارتكسرسيس ولىّ عهد بلاده إلى فارس على أن يلحق بهما بعد أيام . ولما رأى اكزرسيس بعينى رأسه هزيمة أسطوله فرّ إلى آسيا .

أمضت صفوة جنود الفرس فصل الشتاء فى بلاد اليونان تحت إمرة ماردونيوس ، ولكن اليونانيين كانوا قد تشجعوا واجتمع ١٢٠,٠٠٠ منهم وقضوا على الفرس عند بلاتيه فى سنة ٤٧٩ بينما هب يونانيو آسيا على بكرة أبيهم وركبوا سفنهم وهزموا الفرس فى معركة ميكال .

وقد خلد الشاعر اليونانى «أَشيل» هذه المعركة فى مؤلفه «الفرس» كما خلدها الرسام كورمون (Cormon) فى لوحته المشهورة التى أسماها « منتصرو سلامين » (Les Vainqueurs de Salamine) وقد عرضت فى متحف لكسمبورج ونالت مدالية الشرف فى معرض سنة ١٨٨٧ .

وتعتبر معركة جزيرة سلامين معركة فاصلة بين الفرس واليونانيين ، إذ زال على أثرها شبح الفرس وخطرهم على القارة الأوروبية ، ودالت امبراطوريتهم الشاسعة التى بسطت سلطانها على قارات ثلاث : القارة الأسيوية والقارّة الأوروبية والقارة الإفريقية . ومات الامبراطور اكزرسيس بعد هزيمته بخمس عشرة سنة

(سنة ٤٦٥ قبل الميلاد). وما كاد يكتمل على موته قرن وربع قرن حتى قتل الملك دارا الثالث فى سنة ٣٣٠ قبل الميلاد بعد أن هزمه اسكندر الأكبر فى موقعة إسوس (Issus) وبموته دالت نهائيا امبراطورية الفرس وأمنت أوروبا بذلك خطر غزو الفرس أراضيها .

أما بالنسبة إلى بلاد اليونان فقد أخرت معركة جزيرة سلامين التنافس بين إسبارطة وأثينا وعرفت البلاد اليونانية الوحدة والتضافر ضد العدو المشترك ، وما أن وضعت الحرب أوزارها حتى تزعمت أثينا المقاطعات اليونانية قاطبة وعقدت مع إسبارطة صلحا لمدّة ثلاثين سنة ولكنه لم يدم سوى خمس عشرة سنة إذ نشبت حروب البلوبونيز (المورة) التى انقسمت فيها البلاد على نفسها ، حتى ارتقى فيليب الثانى عرش مقدونيا ثم خلفه فيه ابنه الاسكندر فى سنة ٣٣٦ قبل الميلاد وبلغت فى عهدهما البلاد اليونانية أوج مجدها .

ثورة مصرية :

وفى أيام ارتكزرسيس (Artaxerxès) خليفة دارا ثار المصريون على الفرس من جديد بمساعدة ملك لوبيا إيناروس (Inaros) وأسطول إغريق أمدّتهم به جمهورية أثينا مكوّن من مائتى مركب وخمسين ألف جندى مدجج بالسلاح ، غير أن ملك فارس أنفذ إليهم والى الشام ميجابيز (Megabyze) على رأس ثلثمائة سفينة و ٣٠٠ ألف جندى أخمدوا الثورة فى سنة ٤٥٧ بعد قتال طويل اضطرّ فيه إلى تغيير مجرى النيل فمالت المراكب الإغريقية وانقلبت على جانبها فانقض عليها الفرس واستولوا عليها .

هيرودوت فى مصر ووصفه طريقة صنع السفن المصرية :

وفيما بين سنتى ٤٤٨ و ٤٤٥ قبل الميلاد زار هيرودوت أبو التاريخ القطر المصرى وأقام به حوالى ثلاثة أشهر ونصف من أغسطس الى نوفمبر على

الأرج ، وقد كتب هيرودوت يصف السفن المصرية فى ذلك العهد وطريقة إنشائها فقال :

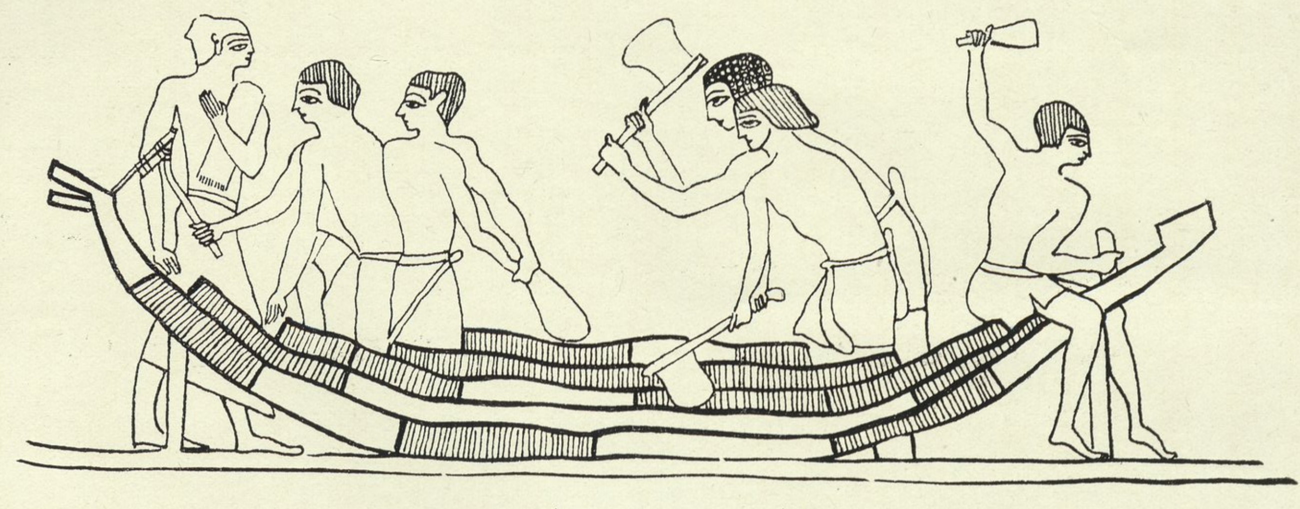
” تصنع سفنهم التى تحمل البضائع من شجر اللبخ وهو قريب الشبه فى شكله بالبشنين القورينائى ، وهو ينضح الصمغ ، وبعد أن يقطعوا الأخشاب من هذا اللبخ ألواحا ، طول الواحد منها ذراعان يصفّفونه كما يصففون اللّبِن ويصنعون منه السفينة على الوجه الآتى : يعشّقون الألواح التى طول الواحد منها ذراعان حول أوتاد طويلة متلاصقة ، وبعد أن يبنوا هيكل السفينة على هذا النحو يمدّون عوارض على أعاليها ، وهم لا يستخدمون الضلوع بل يسدّون الفواصل الداخلية بالبردى . ويصنعون دفة واحدة توضع فى قوار السفينة، ويتخذون الدقل (الصارى) من اللبخ والشراع من البردى ، ولا تستطيع هذه السفينة أن تسير ضدّ التيار اذا لم تواتها ريح شديدة بل تُجرّ حينئذ من الشاطئ . وهى تسير مع التيار على النحو الآتى : يوجد إطار مصنوع من الأثل وقد حشى بقصب مجدول وحجر مخروم زنته طالنطان[1] تقريبا، يطلق السفان الإطار وقد ربط بحبل ليطفو أمام السفينة ويلقى بالحجر وراءها وقد ربط بحبل آخر، ويدفع التيار الإطار فيتحرك بسرعة ويجرّ ” الباريس “ (وهو اسم السفينة) . أما الحجر فيجرّ وراءها، إذ أنه فى قعر البحر فهو يضبط سير السفينة فى طريقها ، وعندهم من هذه السفن أعداد غفيرة ويحمل بعضها آلافا عديدة من الطالنطات[2] “ .

وكثيرا ما نجد طريقة صنع السفن التى ذكرها هيرودوت فى المراكب القديمة التى عثر عليها علماء الآثار فى مقابر الفراعنة، منها على سبيل المثال مركبان مصنوعان من الخشب طول الواحد عشرة أمتار كشف عنهما فى مقبرة أحد ملوك الأسرة الثانية عشرة الذين تولوا الملك من سنة ٢٠٠٠ الى ١٧٨٨ قبل الميلاد ، وقد وجد

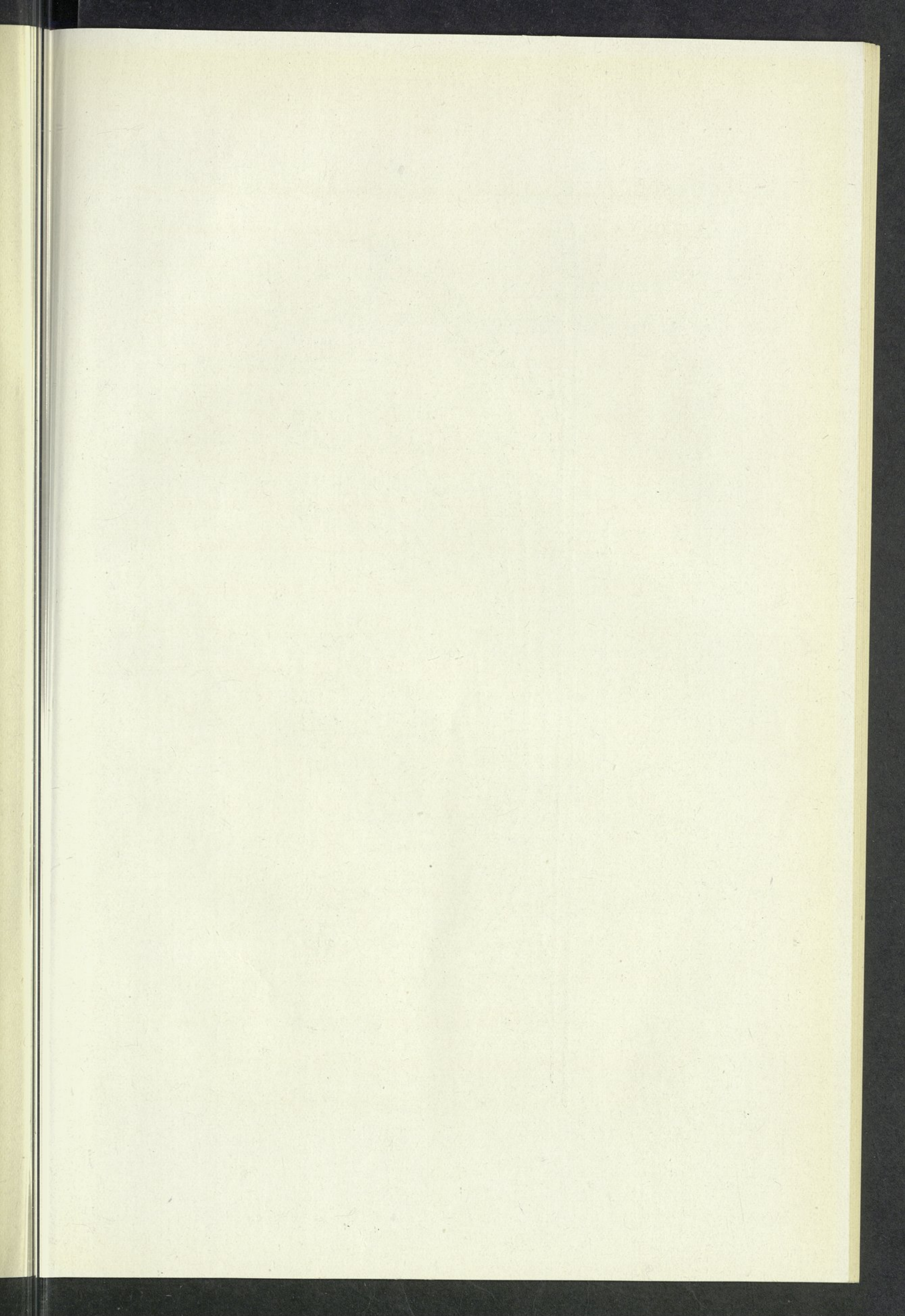
---

(١) الطالنط (Talent) زنة يونانية قديمة تعادل ستة وعشرين كيلوجراما .

(٢) وهيب كامل : ” هيرودوت فى مصر “ ص ٨١ فقرة ٩٦ .



٧ — عمال مصريون يقومون بصناعة السفن فى مصر



هـذان المركبان فى جهة دهشور بالقرب من هرم شيده هناك أحد الفراعنة وورىا التراب معـه ، حتى يبحر فرعون عليها الى الآخرة ، والمركبان معروضان فى متحف الآثار بالقـاهرة .

جلاء الفرس عن مصر :

وفى سنة ٣٩٨ ثارت مصر من جديد فى وجه الغاصب الفـارسى وتحررت من نيره بزعامة أحد قواد جيشها اسمه نيفاورود (Naifaouroud) استوى على عرش الملك وتسمى باسم نيفيريتس (Néphérités) .

وقد نعمت البلاد بالحرية فترة من الزمن الى أن تولى العرش نختمبوف الأول (Nakhtenbof Ier) فنهضت فى عصره من رقادها وقاومت هجوما شنه الفرس عليها برّا وبحرا فى سـنة ٣٧٤ ولكنها كانت نهضة أشبه بصحوة الموت إذ أنه فى أيام نختمبوف الثانى تمكن الفرس فى سنة ٣٤٠ من دخول مصر مرة أخرى بعد غياب امتدّ خمسة وستين عاما فقبضوا على زمام الحكم الى أن قدم الاسكندر فى سنة ٣٣٢ وأجلاهم عنها .

المراجع الخاصة بالفصل الثانى

باللغـــة العربية :

وهيب كامل (هيرودوت فى مصر) .

باللغـــة الفرنسية :

CHAMPOLLION-FIGEAC : Egypte Ancienne.

DURUY (VICTOR) : Histoire des Grecs depuis les temps les plus reculés jusqu'à la réduction de la Grèce en province romaine.

ESCHYLE : Les Perses (traduction Pierron).

GLOTZ (GUSTAVE) : Histoire ancienne (t. II).

HALE : Les grands combats sur mer.

HERODOTE : Histoires.

LA GRAVIÈRE (JURIEN) : La Marine des Anciens.

LE BAS (PHILIPPE) : Histoire Ancienne depuis l'origine des empires jusqu'à l'établissement de la domination romaine.

LOLLING : Le détroit de Salamine.

MASPERO (GASTON) : Histoire Ancienne des Peuples de l'Orient.

PLUTARQUE : Les Vies des hommes illustres.

RADOS (C. N.) : La bataille de Salamine.

STRABON : Géographie.

TEXIER (CHARLES) : Asie Mineure.

THUCYDIDE : Histoire de la Guerre du Péloponèse.

باللغـــة الإنجليزية :

BRESTEAD (JAMES HENRY) : A History of Egypt.

FLINDERS PETRIE (W. M.) : A History of Egypt.

الفصل الثالث

فتح الاسكندر وعصر البطالسة *

(٣٣٢ — ٣١ قبل الميلاد)

البطالسة وعنايتهم بالأسطول :

فى سنة ٣٣٢ قبل الميلاد فتحت مصر أبوابها لاسكندر الأكبر ذى القرنين مستجيرة به من ظلم الفرس وبطشهم ، فأقالها القائد المقدونى من عثرتها ورفع عنها عبء الاسترقاق ونير الظلم ، وولى الفرس أدبارهم عند مقدمه ، ففروا من البلاد وطارد الاسكندر فلولهم متجاوزا بلادهم حتى وصل الى الهند .

على أن ألمع درّة فى تاج الاسكندر تأسيسه مدينة الاسكندرية التى بلغت عظمتها شأوا كبيرا واتخذها البطالسة من بعده عاصمة للديار المصرية ، ذلك أنه لما رأى الاسكندر أن قرية راقوتيس (راقوده) ذات موقع بحرى موافق لميناء جيد بين شاطئ البحر الأبيض المتوسط وبين جزيرة مجاورة له تدعى جزيرة فاروس أنشأ عندها حاضرة جديدة سماها باسمه " الاسكندرية " ثم أمر بردم المياه التى بينها وبين الجزيرة المذكورة فانجلى عن ذلك مرسيان جميلان .

ولما توفى الاسكندر فى مدينة بابل (Babylone) فى ١٣ يونيه سنة ٣٢٣ خلفه أخوه لأبيه فيليب أريديه (Philippe Arrhidée) إلا أن فيليب كان ضعيف الرأى والإرادة فانتهز بعض قوّاد الاسكندرية هذه الفرصة المواتية وتنازعوا إرث الاسكندر واقتسموا امبراطوريته فاختص أحدهم برديكاس (Perdiccas) بادارة شؤون الدولة العامة واقتطع بطليموس لنفسه — وكان من أبرز قوّاد الاسكندر — ولاية مصر التى نصب نفسه حاكما عليها .

وقبل نهاية سنة ٣٢٣ وصل بطليموس الى مصر وتسلم زمام الحكم فيها وهو فى الرابعة والأربعين من عمره وأسس فيها دولة البطالسة التى امتدّ حكمها لغاية سنة ٣٠ قبل الميلاد .

وفى عهده صارت لمصر السيادة البحرية فى البحر الأبيض المتوسط إذ غزا بطليموس فينيقية وجزءا من سوريا ودخل بيت المقدس حين استيلاء أسطوله على قبرس وتوغله بين جزر الأرخبيل اليونانى .

وقد احتل الأسطول مكان الصدارة بين قوات البطالسة الحربية ولعب دورا هاما فى زمن بطليموس الأول سوتر (Ptolémée Ier Soter) و بطليموس الثانى فيلادلفوس (Ptolémée II Philadelphe) و بطليموس الثالث ايوارجيتيس (Ptolémée III Evergète) وبطليموس الرابع فيلوباتور (Ptolémée IV Philopator) وهذه العهود هى التى بلغت فيها دولة البطالسة أوج عظمتها وأقصى اتساعها ، فان سياسة البطالسة الأوائل ، وما ترتب عليها من النشاط البحرى فى شرقى البحر الأبيض المتوسط ، حيث اتخذوا جزيرة قبرس قاعدة لهم وفى بحر إيجيه بمساعدة عصبة الجزر وحلفائهم الاغريق تطلبت استخدام أسطول كبير يستطيع أن يضمن لهم السيادة البحرية ، وقد فطن البطالسة الأربعة الأوائل الى ذلك فوجهوا عنايتهم الى إنشاء أسطول كبير بلغ أقصى قوته فى عهدهم [١] .

فقد جاء فى مقدّمة الاحصاء الذى قام به أبيانوس (Appien) لتحديد القوة البحرية المصرية فى عهد بطليموس الأول سوتر أنه كان لمصر يومئذ خمسمائة سفينة كبيرة وألفا سفينة صغيرة وثمانمائة نقالة للنزهة والأفراح .

وذكر المؤرّخ الاسكندرى كاليكسينوس (Callixène) أن معدّل قوة بطليموس الثانى فيلادلفوس البحرية بلغ ٣٣٦ سفينة حربية [٢] ، وجاء على لسان أبيانوس (Appien) أن عدد سفن النقل فى الأسطول بلغ الألفين [٣] .

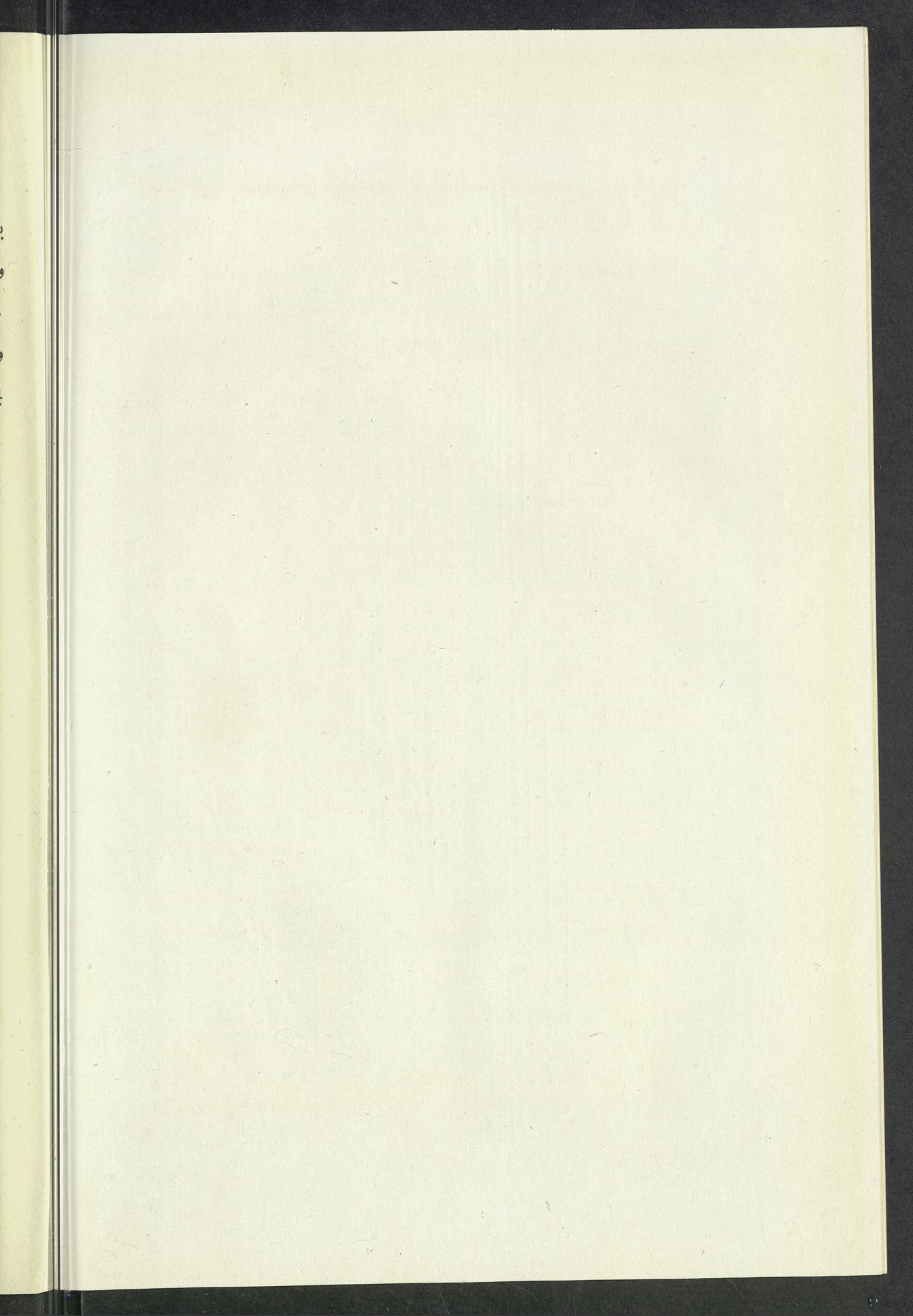
---

(١) ليسكيه : " النظم العسكرية المصرية تحت حكم البطالسة " ص ٢٥٥ .

(٢) كاليكسينوس : فقرة ٢٠٣ .

(٣) ابيانوس : فقرة ١٠ .

٨ — السفينة الكبيرة التى بناها بطليموس الرابع فيلو باتور



وقد ضمّن كالكسينوس أحد مؤلفاته وصفا عجيبا لسفينة بنيت فى عهد بطليموس الرابع فيلوباتور فقال : " إن طولها ٢٨٠ ذراعا وعرضها ٣٠ ذراعا وارتفاعها من القاعدة ٥٣ ذراعا . وكانت مزوّدة بأربع دفات ، كل منها طولها ٣٠ ذراعا والمجاديف طولها ٣٨ ذراعا وأقبضتها من الرصاص، وكان لها مقدّمان ومؤخران ونحو من سبعة مناقير، وكانت تحمل أربعة آلاف رجل ونحو من ٣٠٠٠ بحرى فضلا عن عدد كبير تحت سطحها، وبها مخازن ومهمات[1] .

ولم تكن تلك السفينة البطليموسية الغريبة وحيدة فى نوعها من ناحية عظمة حجمها بل لقد بنى البطالسة سفنا أخرى تفوق مناسيبها أطوال سابقتها . فقد ذكر كاليكسينوس سفينة معروفة باسم (Thalamège) أى السفينة الفاخرة المجهزة بغرف النوم[2] ، بلغ طولها ٣٠٠ قدم وعرضها ٣٠ ذراعا وارتفاعها ٤٠ ذراعا، وكانت لها مصاعد من الرخام ومتنزهات مما جعلها أفخم سفينة بنيت فى ذلك العهد .

ومما يدل على دقة صنع السفن المصرية فى عهد البطالسة ما جاء على لسان بلين (Pline) أحد مشهورى كتاب الرومان فى سنة ٤٠ قبل الميلاد إذ وصف سفينة مصرية حمولتها ١٤٠٠ طن أنشئت خصيصا لنقل مسلة من مصر الى روما فقال : " إنها أعجب سفينة شوهدت على سطح البحار " .

ومن وسائل الدفاع عن السواحل التى انفردت بها مصر فى عهد البطالسة تجهيز خاص كان مقاما شرقى الميناء الشرقى (جهة السلسلة الآن) ومكوّنا من عدد عديد من المرايا — لعلها نوع من العدسات — تتلقى أشعة الشمس وتسلطها أضعافا مضاعفة على المراكب المغيرة على الثغر فتضرم النار فى أشرعتها وصواريها فتنزل بها الدمار والفتك وتجهز عليها قبل وصولها الى الساحل وقبل تمكنها من شن إغارتها عليه .

---

(١) كاليكسينوس : أثينا ص ٣٧ .

(٢) وقد اشتهر المصريون ببناء هذا النوع من السفن حتى نسبوها اليهم فعرفت باسم : "Les Thalamèges Egyptiennes" .

ومن مخلفات عهد البطالسة التى تزين متحف الآثار بالقاهرة "سفينة الشمس" من الميناء الزرقاء بلغ ارتفاعها ٢٨ سنتيمترا وعرضها عشرون، وكذلك حمالة مجوفة كان يوضع فيها سراج و بعض هذه السُرج على هيئة السفن .

ويبدو أن بحارة أسطول البطالسة كانوا يجندون وفاقا للنظم المتبعة فى أنحاء العالم القديم كافة، فقد كان بحارة الأساطيل القديمة عامة يتألفون من أدنى طبقات الشعب وكانوا يتألفون فى مصر خاصة من المصريين الذى وضعهم البطالسة فى أسفل الدرك، غير أنه يجب التمييز بين عنصرين من رجال الأسطول هما: المجدّفون والمحاربون[1]. فكان الأولون يجندون من طبقة الزراع والعمال المصريين والمسجونين. وهناك قرار صدر فى سنة ١٩٦ قبل الميلاد مسجلة نصوصه على جوانب حجر رشيد المشهور يتضمن إعفاء زرّاع وعمال المعابد من الخدمة فى الأسطول مما يدل على أنه قبل حكم بطليموس الثالث، كان زرّاع المعابد وعمالها المصريون ينتظمون فى سلك البحرية وكذلك كان يشترك المسجونون معهم فى ذلك[2] .

أما جنود الأسطول فيرى بعض المؤرخين أنهم كانوا يؤخذون أيضا من المصريين ولكن من طبقه ممتازة هى طبقة المحاربين . وقد ذكر المؤرّخ بوزانياس (Pausanias) عند الكلام على حرب خرمونيدس أن أمير البحر باتروكليس رفض إنزال رجاله لمساعدة الحلفاء محتجا بأنهم مصريون ولا يستطيعون مجابهة المقدونيين فى البر، وعلى ذلك استنتج أن أولئك الجنود البحريين كانوا من طبقة المحاربين المصريين الذين تألفت منهم فى عهد بطليموس السادس (فيلوميتور) حاميات النيل، وأن مهمتهم فى الأسطول كانت مقصورة حتى عهد بطليموس الرابع (فيلوباتور) على القتال على ظهر السفن الحربية فى الوقت الذى كان فيه المصريون من غير هذه الطبقة الممتازة والمسجونون يؤلفون عنصر المجدفين[3] .

(١) ليسكييه : "النظم العسكرية المصرية تحت حكم البطالسة" ص ٢٥٥ .

(٢) بيفان : "تاريخ مصر تحت حكم أسرة البطالسة" فقرة ٢٦٤، و بيترى : "النقوش البردية" ج ١ فقرة ٣ وج ٣ فقرة ٤٣ .

(٣) ليسكييه : "النظم العسكرية المصرية تحت حكم البطالسة" ص ٢٥٦ و٢٥٧ و ٢٥٨ .

على أنه لو سلمنا بأن جانبا من المحاربين فى أسطول البطالسة كانوا مصريين فلا يمكن القول بأن كل الجنود البحريين كانوا مصريين لأن الجانب الأكبر من جنود البطالسة كانوا من الاغريق (على الأقل حتى عهد بطليموس الرابع فيلوباتور) فى حين كان العنصر المصرى فيهم أقلية .

أما جنود الأسطول النهرى وكذلك جميع مجدفى الأسطول البحرى فكانوا من الزراع والعمال المصريين والمسجونين .

واذا كان من المسلم به أن جانبا من المحاربين المصريين كان يخدم فى الجيش البرى وجانبا آخر كان يخدم فى الأسطول ، دون تمييز بين الفريقين ، فالراجح أن ذلك كان يشمل أيضا الجنود المقدونيين والاغريق من المشاة ، مما دعا البعض الى القول خطأ بأن جنود البحر عند البطالسة لم يتألفوا من المحاربين المصريين .

و إذا صح أنه كان بين الجنود البطالسة البحريين رجال مقدونيون و إغريق فلا بد أن عددا كبيرا منهم كان يمنح إقطاعات زراعية كما كان يقطع المصريون ، إذ ثبت أنهم منحوا فى القرن الثالث إقطاعات زراعية مساحة كل منها خمس أرورات (Aroura)[1] ، وقد بقيت فئة أصحاب الأرورات الخمس حتى آخر القرن الثانى .

أما عن عدد رجال الأسطول بنوعيهم وتشكيلاتهم فقد كانت سفن الأسطول فى عهد البطالسة تنقسم وحدات كل وحدة منها تحت إمرة قائد بحرى ، يدل على ذلك أنه عقب موقعة غزة سنة ٣١٢ وضع بطليموس الأول أسرى الحرب فى الوحدات البحرية (Nauarchiai)[2] ومن المحتمل أن كلمة «وحدة بحرية» كانت تنطوى على معنيين هما : مهمة القائد البحرى ، ومجموعة السفن التى تحت إمرته .

ولا بد أن عدد الوحدات البحرية كان يختلف تبعا للعهود بل وفقا للظروف المختلفة ، وكان مجال هذا الأسطول الجزء الشرقى من البحر الأبيض المتوسط على

---

(١) الأرورة وحدة مقاس كانت مستعملة عند قدماء الإغريق وتوازى ٥٠٠ر٢ قدم يونانى مربع أى ما يعادل ٨٠٠ر١ متر مربع . ليسكييه : «النظم العسكرية المصرية تحت حكم البطالسة» ص ٢٥٩ .

(٢) ديودور الصقلى : « المكتبة التاريخية » ج ١٩ ، فقرة ٨٥ ، ص ٤ .

وجه خاص ، وكانت لهذه الوحدات قواعد بحرية ، أهمها الاسكندرية وسلاميس بجزيرة قبرس وجزيرة ثيرا (Thyra) فضلا عن ساموس أوكوس التى امتدّ إليهما نفوذ البطالسة فى وقت من الأوقات .

وإلى جانب الأسطول البحرى كان للبطالسة أسطول نهرى مهمته المحافظة على الأمن العام ، وكان يطلق على سفنه إسم سفن الشرطة (Phylakides) .

وكان على رأس كل سفينة من سفن الأسطول ضابط (Trierarchos) معه أحد المساعدين (Hypotrierarchos) ، كما كان على رأس كل وحدة بحرية قائد (Nauarchos) ، يظهر أنه كان إلى جانب مهامه البحرية يتولى حكم المنطقة التى كانت توجد بها قاعدة وحدته ، وأخيرا كان الملك هو القائد الأعلى للقوة البحرية [1] .

حاجة البطالسة إلى أسطول قوى :

كانت أعز أمانى بطليموس الأول وخلفائه المحافظة على استقلال مصر سياسيا واقتصاديا . وكان تحقيق هذا الهدف يتطلب السيطرة على العالم الإغريقى فى حلبة السياسة وفى مضمار الاقتصاد ، وكانت الوسيلة المثلى لذلك هى السيادة على بحر إيجيه والسيطرة على الطرق التجارية فى العالم القديم .

وكانت السيادة على ذلك البحر لا تعنى السيادة على منطقة مائية فحسب ، بل تعنى السيطرة التامة على الجزر العديدة المتناثرة فى هذا البحر ، على أن سيطرة مصر على تلك الجزر كانت لا تكسبها إلا سيطرة جزئية على بحر إيجيه لا تستكمل إلا بفرض مصر حمايتها على شواطئ آسيا الصغرى الجنوبية والغربية وبسط نفوذها فى الدردنيل وبحر مرمرة وشاطئ آسيا الجنوبى والاستيلاء على موانئ فلسطين وفينيقية .

---

(١) إبراهيم نصحى : « تاريخ مصر فى عهد البطالمة » ج ١ ص ١٧٣ ، وسعد مرسى أحمد : « الجيش والبحرية فى عهد البطالمة » ص ٢٤ .

بحرية البطالسة وفضلها فى الكشوف العلمية :

أوفد البطالسة سلسلة من البعوث الكشفية لمعرفة الشواطئ والشعوب وموارد الثروة أولا فى البحر الأحمر ثم فى منطقة المحيط الهندى .

بدأ بطليموس الأول (سوتر) حركة الكشف فى البحر الأحمر فأرسل فيلون أمير البحر فى عهده فكشف جزيرة الزمرد . وذهب تيموسثينس أمير البحر فى عهد بطليموس الثانى (فيلادلفوس) إلى إثيوبيا ، وأرسل هذا الملك حوالى سنة ٢٨٠ أريستون (Ariston) للتعرف على شواطئ بلاد العرب من شبه جزيرة سيناء حتى بوغاز باب المندب فزار شاطئ سينا حتى أيلة النبطية (Nabathœi)(١) عند رأس خليج أيلة (خليج العقبة) ، ثم اتجه جنوبا ولاحظ أن النبطيين (Nabathéens) لم يتجاوز سلطانهم جنوبا نهاية الشاطئ الشرقى لخليج أيلة ، وأنه لا تقطن جنوب النبطيين إلا قبائل صغيرة . وقد كان أريستون أول إغريقى عرف القبيلة ثمود التى كانت تسكن الحجاز ، ووجد جنوبى ثمود إقليما أطلق عليه اسم « أرض الذهب » على ضفاف نهر دباى (Debai) وزار فى جنوب بلاد العرب مملكة معين الواقعة شمالى ساحل العطور على البحر الأحمر وجال بمملكتى سبأ وكاتابانيا (Katabania) اللتين ذكرهما أراتوسثينس فى وصفه ممالك بلاد العرب الجنوبية اعتمادا على رحلة أريستون وتقريره عنها .

وربما أرسل بطليموس الثانى عقب رحلة أريستون حملة ضدّ النبطيين الذين اشتهروا فى عصر البطالسة بأعمال السطو والقرصنة ، وقد زادت رحلة أريستون العلاقات التجارية بين أيلة وهيروبوليس (Heroopolis)(٢) توثيقا ونشاطًا أدّيا إلى اعتداء

---

(١) شعب من الشعوب التى كانت تقطن جزيرة العرب وكان تتنقل قبائله بين ساحل البحر الأحمر ونهر الفرات .

(٢) تقع عند نهاية خليج السويس وكانت تسمى عند قدماء المصريين بيتوم (Pithom) وهى اليوم « تل المسخوطة » عند الطرف الشمالى للبحيرات المرة .

النبطيين على مراكبهم مما اضطر بطليموس الثانى (فيلادلفوس) إلى غزوهم فى بلادهم لمعاقبتهم على سوء أعمالهم ولحماية ملاحته التجارية من قرصنتهم فاستولى إذ ذاك على الشاطئ الشرقى للبحر الميت الذى كان فى قبضة النبطيين. وكثيرا ما ساءت العلاقات بين النبطين والقبائل الصغيرة التى رابطت حولهم من ناحية و بين البطالسة من ناحية أخرى ، حتى أن بطليموس الثانى أقام فى سنة ٢٧٣ تحصينات لحماية هيرو بوليس، وقد انضم الأعراب الذين كانوا يعيشون شرقى الأردن فى سنة ٢١٨ إلى أنطيوخوس ضدّ بطليموس الرابع فيلوباتور، و إزاء عداء النبطيين أقام البطالسة فى أواخر أيامهم حراسا من الأعراب لحماية الحدود الشرقية ضد النبطيين . ور بما كانت إعادة حفر القناة بين النيل والبحر الأحمر فى عهد بطليموس الثانى فيلادلفوس دليلا كافيا على نشاط الملاحة التجارية الشرقية فى البحر الأحمر إذ ذاك .

وكانت رحلة أريستون هذه قد أعدّت فى الواقع لتمهيد وتقوية علاقات مصر التجارية مع شمال بلاد العرب ، إذ أن العامل الاقتصادى كان فى أغلب الأحيان أهم الدوافع لما قام به بطليموس الثانى (فيلادلفوس) . وإذا كانت أشور و بابل وفارس قد حاولت فى أيام عزها الاستيلاء على " طريق البخور " (Les Echelles de l'Encens) المؤدّى الى بلاد الصومال وجنوبى جزيرة العرب فقد كان طبيعيا أن يحاول بطليموس الثانى هو الآخر الاستيلاء على هذا الطريق الواقع جنوبى النبطيين ، فيحوّل بذلك جانبا من التجارة الشرقية الى مصر فيجنى من وراء ذلك فائدة كبيرة و يلحق — فى الوقت نفسه — أضرارا فادحة بأعدائه النبطيين . وقد كان من نتائج الحملة التى أرسلها بطليموس الثانى (فيلادلفوس) الى بلاد العرب عقب رحلة أريستون إنشاء علاقات فى الشمال الغربى من جزيرة العرب مع شعب كان يقيم على حافة " طريق البخور " فى المدينة التى تعرف الآن باسم " العُلا " والتى كانت تعرف باسم مصران (Musran) أو ددان (Dedan) وكانت مستعمرة لمعين وتابعة لها ، وكانت تجارة هذه المدينة تنقل برا و بحرا فكان لا بدّ

لها من ميناء يرجح أن يكون إرجا (Erga) جنوبى مدخل وادى حمد . وقد كانت توجد بين العلا ومصر علاقات تجارية قديمة ، ويترتب على تقوية نفوذ مصر هناك إنشاء ثغر أمبلونى (Ampelone) على الشاطئ الشرقى للبحر الأحمر عقب إرسال هذه الحملة الى جزيرة العرب ، وكانت تجارة الهند وبلاد العرب الجنوبية تنقل الى مصر عن طريق هذا الثغر .

وعند ما تكاتفت عوامل مختلفة على تنشيط تجارة البطالسة فى البحر الأحمر منذ منتصف القرن الثانى أهمل البطالسة ثغر أمبيلونى ، وكان النبطيون وقتئذ قد امتد نفوذهم جنوبا فقضوا على أمبيلونى وأنشأوا مكانها ثغر ليوكى كومى (Leuke-Komé) .

غير أن الطريق البحرى لم يجذب إليه تجار الإغريق والعرب فى بداية عهد البطالسة بسبب خطر الملاحة فى البحر الأحمر ، فكان التجار يؤثرون الطريق البرى "طريق البخور" على الرغم من تكاليفه الفادحة . فلا عجب ان استبدل بطليموس الثانى (فيلادلفوس) بسياسته الأولى العدائية نحو النبطيين سياسة سلمية ، واتفق مع المدن الفينيقية على نظام خاص بالتجارة الشرقية التى عاودت سيرتها الأولى عن طريقها القديم ، وقد نجح بطليموس الثانى (فيلادلفوس) فى تحويل جانب كبير من تلك التجارة الى مصر بفضل علاقاته الطيبة مع المعينيين ، كما أفلح فى تحويل كل تجارة إفريقيا الى المراكز الجديدة التى أنشأها للتجارة والصيد على ساحل تلك القارة .

وقد أرسل بطليموس الثانى (فيلادلفوس) سفيرا يدعى ديونسيوس الى أسوكا (Asoka) ملك الهند الذى بادله التمثيل السياسى وبعث إليه رسله الى الإسكندرية . وفى عهد بطليموس الثالث (إيوارجيتيس) كان ساتيروس أول من يمم شطر الشاطئ الإفريقى للبحر الأحمر باحثا وراء الأقاليم التى تسكنها الفيلة . وفى عهد بطليموس الرابع (فليوباتور) وصل المستكشفون الى أقصى نقطة فى الجنوب وهى رأس نوتوس (Notos) أو غاردافوى (Gardafui) .

وإذا كانت تجارة مصر الشرقية قد اضمحلت فى عهد بطليموس الخامس (ابيفانوس) عند ما طرد السليوكيون المصريين من آسيا الصغرى وسوريا وتحكمت فى طرق القوافل القادمة من شواطئ بلاد العرب الى سوريا بطريق البتراء فإن هذا الاضمحلال ظل مؤقتا لأن الجهود التى وجهها البطالسة الى سوريا وآسيا الصغرى تحولت فى عهد بطليموس السابع الى الطريق الجنوبى، فأخذت المراكب المصرية تجوب البحر الأحمر وتجاوزت بوغاز باب المندب ووصلت الى الإقليمين اللذين كانا ينتجان العطور وهما : حضرموت فى جنوب جزيرة العرب، وبلاد بونت على شاطئ الصومال، وأخذ الكاشفون يوجهون نشاطهم نحو الجهات التى يريد التجار زيارتها، وقد ترتب على ما أولاه بطليموس السابع من العناية لتنظيم وتأمين الطريق الجنوبى أن ازدادت باطراد مقادير البضائع الشرقية التى كانت تمر بمصر.

وفى عهد بطليموس السابع أبحر القائد هودوشيش القوزيقى أو أيودوكسوس (Eudoxos) فى رفقة بحار هندى الى بلاد الهند، فطاف حول القارة الإفريقية مع بحارة من المصريين ووقف على ما فى هذه الأقطار القاصية من غرائب، وعند عودته صادرت الحكومة ما أحضره من العطور والأحجار الكريمة، فكان ايودوكسوس أول من وصل الى الهند دون الاستعانة بالطرق البرية.

وقد ساعد على رواج ملاحة مصر التجارية الشرقية انهيار مملكة سبأ فى عام ١١٥ قبل الميلاد وضعف مملكة السلوكيين فى عهد أنطيوخيوس الرابع وخلفائه وازدياد ضعفه فى عهد بطليموس الثامن، ومساعدة روما لمصر على حساب سوريا وفلسطين، وكشف هيبالوس (Hippalos) طرق الاستفادة من الرياح الموسمية قبل الميلاد بحوالى مائة عام مما يسر اجتياز باب المندب، بل الإبحار الى الهند مباشرة. ولئن كان هذا الكشف لم يستغل استغلالا كاملا إلا فى العهد الرومانى فقد استفاد منه البطالسة الأواخر إذ زارت مراكبهم موانئ جزيرة العرب الجنوبية، وكشفت جزيرة سُقُطْرَى وأبحرت أحيانا الى الهند.

والواقع أنه إزاء نقص موارد مصر وازدياد مطالب روما من منتجات بلاد العرب والهند فى أواخر القرن الثانى اكتسبت الملاحة التجارية الشرقية فى نظر البطالسة أهمية لا عهد لهم بها من قبل ، وليس أدل على ذلك من إنشاء منصب جديد فى أواخر القرن الثانى وبداية القرن الأول قبل الميلاد هو منصب " قائد البحر الأحمر والبحر الهندى " . وقد جمع فى بداية الأمر بين هذا المنصب ومنصب قائد مديرية قفط (Coptos) شخص واحد ، أما منذ عام ٧٨ قبل الميلاد فإن قائد منطقة طيبة هو الذى كان يشغل هذا المنصب فوق منصبه الأصلى مما يدل على اهتمام البطالسة بتأمين البحار الشرقية ، وبإنشاء أسطول خاص لحماية تجارتهم فيها ، وبالعمل على دوام العلاقات المنتظمة بين مصر والهند حتى اكتسب البحر الأحمر والمحيط الهندى أهمية غير مألوفة لهما من قبل .

ومما لاشك فيه أن التجارة الشرقية والكشوف قد تقدمت باطراد فى عهد البطالسة فأصبح لمصر نفوذ كبير فى الشرق ، حتى أن كليوباترا السابعة اقترحت على أنطونيوس بعد هزيمتها فى موقعة أكسيوم أن يهجرا البحر الأبيض ويحكما البحار الهندية . ولا ريب فى أنها كانت جادة فى اقتراحها وملمة بأحوال تلك الأصقاع الشرقية التى درسها الكاشفون ونشروا أخبارها ، فقد كان يدفعهم حب المعرفة إلى كشوفهم والحاجة إلى وصف الأقاليم المأهولة بالسكان والميل الفلسفى إلى دراسة حياة الشعوب المتبربرة التى كانت أكثر بداوة وسعادة من غيرها ، والرغبة فى فتح طرق جديدة نحو الشرق تقضى على احتكار الأعراب ، والشغف بإحياء التقاليد القديمة التى وضع أسسها حتشبسوت والإسكندر ، فقد حدا كل هذا بأولئك الرحالة إلى كشف سبل الهند .

وكان يعنى الكاشفون عند وصف الشواطئ بذكر المسافات وبيان طرق الوصول إلى الموانئ وتمييز الشعوب بعضهم من بعض ووصف نظم الحكم وعادات الأهلين ودرجة حضارتهم ومنتجات أرضهم من نبات وحيوان .

وقد كان أهم منافسى مصر فى هذه الفترة من الزمان أهل البتراء من أعظم المراكز التجارية فى آسيا، وكانت التجارة لا تأتى إليها بطريق القوافل فحسب، بل بالبحر أيضا عن طريق أيلة . هذا وقد حال النبطيون دون وصول واردات مصر من ددان عن طريق ميناء أمبلونى باستيلائهم على هذا الثغر وتسميته ليلوكى كومى وبسط سلطانهم شمالا وجنوبا حتى بلغوا دمشق فى خلال عام ٨٥ .(١)

تأسيس الموانئ المصرية على ساحل البحر الأحمر :

ويتمثل اهتمام البطالسة بالملاحة التجارية فى البحر الأحمر خاصة فى إنشائهم الموانئ على الشاطئ الغربى لهذا البحر فى أكثر المواقع صلاحية لرسو السفن وللاتصال بالنيل ، فقد سار حركة الكشف تأسيس المدن والمستودعات على الشاطئ الافريقى للبحر الأحمر وإذا كان لم ينسب إلى بطليموس الثانى تأسيس ثغر برينيكى عند رأس خليج أيلة ، فإنه يرجع اليه فضل تأسيس سلسلة من المدن على شاطئ البحر الأحمر مثل أرسينوى (Arsinoé) السويس — على خليج هيروبوليس عند ما فتح القناة التى تصل البحر الأحمر بالنيل ، وفيلوتيرا (Philotéra) سفاجة — وميوس هورموس أى ثغر القواقع (Myos Hormos) — عند رأس أبى شعر على مقربة من القصير — وبرنيس (Bérénice) فى مواجهة أسوان وعلى رأس الطريق القادم من قفط ، وبطوليميس الصيد (Epitheras) ، وعددا من مراكز صيد الفيلة ، مثل سوتيراس ليمن (Soteiras Limen) وبطوليميس ثيرون (Ptolemais Theron) وغيرهما .

وأسس بطليموس الثالث عددا من المدن على شاطئ البحر الأحمر الجنوبى الغربى أطلق على ثلاثة منها اسم زوجته برينيكى ، ويعزى إلى بطليموس الرابع تأسيس مدينة تدعى أرسينوى بالقرب من بوغاز باب المندب ، فضلا عن

---

(١) ابراهيم نصحى : " تاريخ مصر فى عصر البطالمة " ج ٢ ص ٣٩٨ .

هيروبوليس عند الطرف الشمالى للبحيرات المرّة ، وليوكس ليمن (Leukos Limen) التى يرجح أنها تقوم على موقعها اليوم مدينة القصير ، وأدوليس (Adulis) جنوبى مصوع ، ولكن لا يعرف من من البطالسة أسس هذه الثغور .

غير أنه نظرا لأن هذه الموانئ لم تكن طبيعية فقد كان الوصول إليها عسيرا ونفقات إعدادها وصيانتها باهظة ، هذا إلى أن الملاحة فى البحر الأحمر كانت شاقة ومحفوفة بالمخاطر بسبب شدّة الحرّ وكثرة الشعب المرجانية فى هذا البحر والرياح المناوئة التى تصادف دائما المراكب المتجهة شمالا . ولما كانت شواطئ هذا البحر واطئة والرياح التى تهب عليها عاصفة فإن موانيها عرضة لرواسب رملية تسد مداخلها . وقد كانت هذه الصعاب من الأسباب التى أدّت إلى عدم رواج تجارة مصر الشرقية فى البحر الأحمر فى خلال القرن الثالث قبل الميلاد مما دعا بعض التجار إلى ابتياع منتجات الشرق من سوريا ، على أنه ليس معنى هذا أن التجارة الشرقية لم تسلك البحر الأحمر اطلاقا فى القرن الثالث أو أنها لم تصل إلى مصر الا عن طريق سوريا حتى أمست تلك المنشآت الكثيرة على شاطئ البحر الأحمر فى حكم العدم . ولعل فى اهتمام بطليموس الثانى (فيلادلفوس) بطريق القوافل التى كانت تربط وادى النيل بهذه الموانئ وإصلاحه القناة الموصلة بين النيل والبحر الأحمر ، وحملته ضدّ النبطيين ، وتوطيده العلاقات الطيبة مع المعينيين مما يدل على أهمية البحر الأحمر والملاحة فيه فى نظر البطالسة[1] .

عناية البطالسة بالطرق التى كانت تربط وادى النيل بالبحر الأحمر :

وقد عنى البطالسة تنشيطا للتجارة الشرقية الآتية عن طريق البحر الأحمر ، بالطرق التى تربط وادى النيل بالموانئ المصرية الواقعة على هذا البحر . فإن بطليموس الثانى (فيلادلفوس) أعاد حفر القناة القديمة التى كانت تصل النيل بالبحر

---

(١) ابراهيم نصحى : " تاريخ مصر فى عصر البطالمة " ج ٢ ص ٤٠٣ .

الأحمر عن طريق وادى الطميلات مارة ببو بسطس[١] وهيرو بوليس[٢] إلى منتهاها عند أرسينوى (السويس[٣]) .

ولا شك أن الطرق الرئيسية بين النيل وموانئ البحر الأحمر كانت قائمة فى عهد البطالسة وأغلبها كان يبدأ من قفط ، وبعضها كان ينتهى عند ليوكوس ليمن بعد مروره بوادى الحمامات ومناجم الذهب فى تل الفواخير ، وكانت ميوس هورموس تقع عند نهاية طريق آخر يأتى من قفط وكاينوبوليس (Caenopolis) مارًا بجبل السماقى ، ولا ريب فى أنه كان يوجد طريق يربط كاينو بوليس بفيلوتيرا وهما أقرب نقطتين بين النيل والبحر الأحمر . وكذلك كان يوجد طريق بين قفط و برينيكى وهو الذى تولى بطليموس الثانى (فلادلفوس) اصلاحه ، وطريق متفرع عند فالاكرون (Phalacron) على بعد ١٦٣ ميلا رومانيا من قفط ويؤدّى إلى كونترابولينو بوليس (Contrapollinopolis) وكان طريق الذاهب إلى برينيكى يمر بمناجم الزمرد عند زوبانا (Zubana) وسكات (Sekat) التى لا يزال بها آثار معبد يرجع عهده إلى البطالسة . وقد نسج خلفاء بطليموس الثانى على منواله واقتفوا أثره فتعهدوا الطرق التى أنشأها أو أصلحها فحفروا الآبار وأنشأوا خزانات المياه على جانبيها .

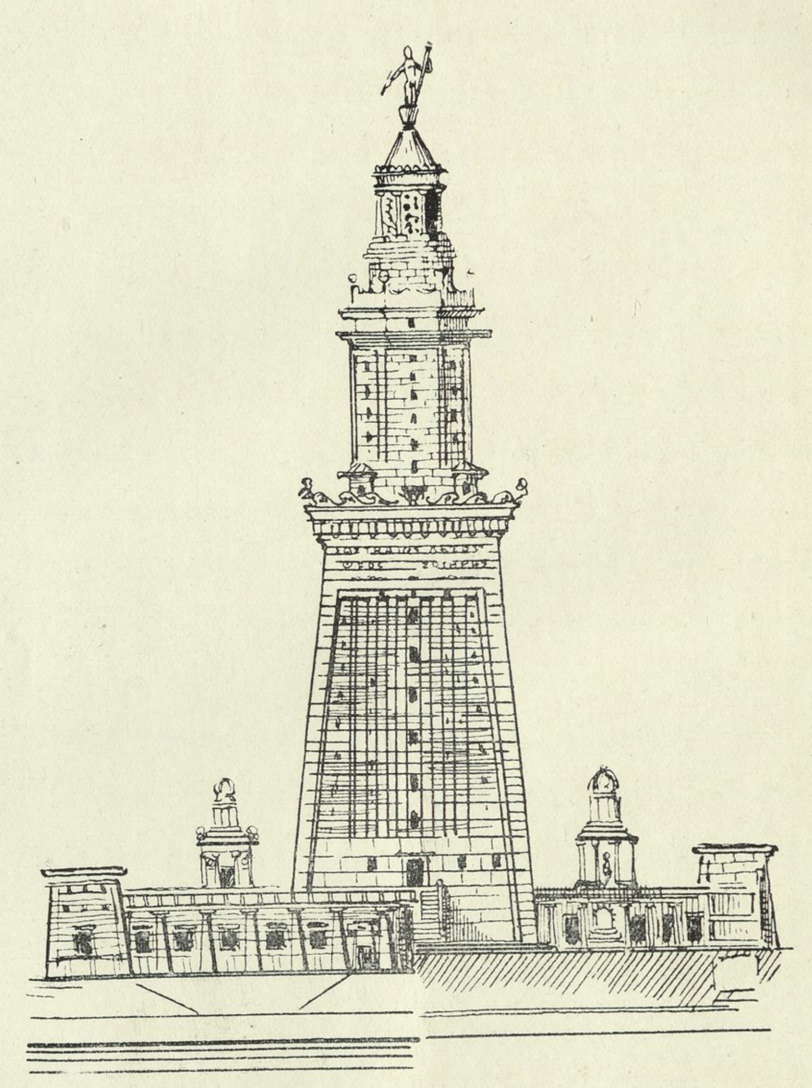
وعلى ذلك فقد كانت التجارة الشرقية التى تجتاز البحر الأحمر تصل إلى الاسكندرية من طريقين : الأول فى السفن البحرية حتى نهاية البحر الأحمر عند هيرو بوليس ، ثم فى المراكب النهرية إلى النيل مجتازة القناة التى تصل النيل بالبحر الأحمر ، والثانى بحرا إلى أحد الموانئ الجنوبية مثل برينيكى أو ليوكوس ليمن

---

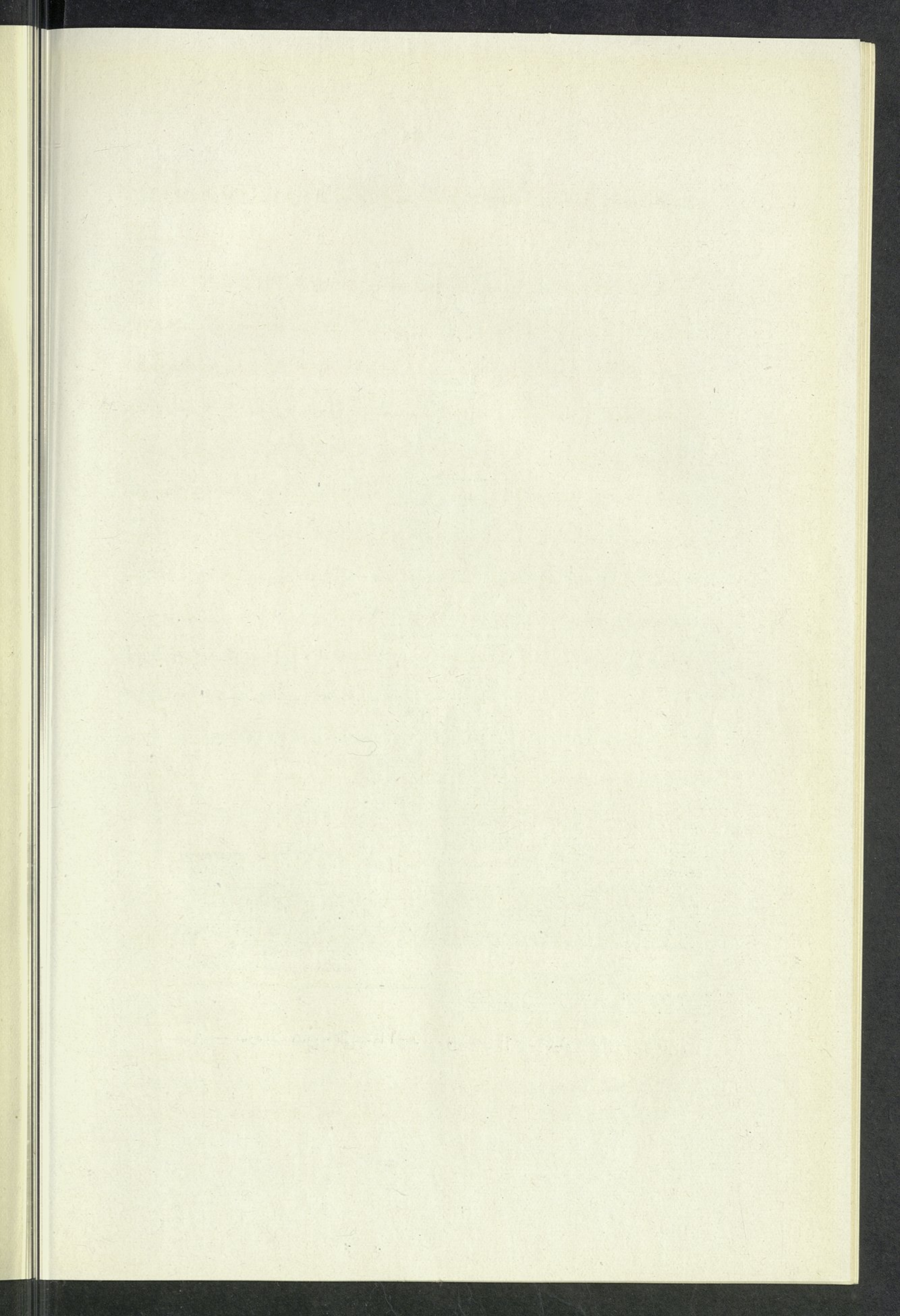
(١) (Bubastis) تل بسطة على مقربة من الزقازيق .

(٢) (Heroopolis) وتسمى أيضا بيتوم (Pithom) وموقعها الآن تل المسخوطة عند الطرف الشمالى للبحيرات المرّة .

(٣) (Arsinoé) عرف فيما بعد باسم كليو باتريس أرسينوى (Cléopatris Arsinoé) ثم كليسما ثم القلزم ثم السويس .



٩ — منارة الاسكندرية التى بناها المهندس سوستراس فى عهد بطليموس الثانى فيلادلفوس



أو ميوس هرموس أو فيلوتيرا ثم على ظهور الابل إلى قفط أو كاينو بوليس ، حيث كانت تشحن فى المراكب النهرية وتنقل إلى الاسكندرية .

وقد ساعد على رواج التجارة بوجه عام فى ذلك العصر ما صادفته الملاحة من التسهيلات غير المعروفة من قبل ، إذ أدرك الناس قيمة الفنارات عند ما شاهدت أبصارهم نور منارة الاسكندرية على بعد ستين كيلو مترا ، فعمّ على الأثر استعمال هذا الاختراع فى الموانئ[1] . ووضع تيموستينس الرودسى أمير البحر فى عهد البطالسة كتاب " المعارف البحرية " سجل فيه لربابنة السفن التجارية معلومات قيمة عن حالة الموانئ المختلفة ووصفها والمسافة بين كل منها . وقد ازدادت فى ذلك العصر سرعة انتقال البضائع دون أن تزداد سرعة المراكب نفسها زيادة كبيرة ، وذلك لأن المراكب أصبحت تشق عرض البحار بدلا من أن تتلمس طريقها بمحاذاة الشاطئ كما أصبحت تقلع ليلا بعد ما اقتصر سيرها على النهار فحسب ، فأصبحت تقطع من ٨٠ إلى ١٣٥ عقدة فى الأربع والعشرين ساعة بعد أن كانت لا تقطع إلا مسافة تتراوح بين ٦٥ و ٨٠ عقدة . وكانت السفن تقطع المسافة بين الاسكندرية ورودس فى أربعة أيام ، و بين الاسكندرية وصقلية فى ستة أيام أو سبعة إذا كانت الرياح مواتية . وتقدّم فن بناء السفن تقدّما كبيرا أدّى إلى ازدياد حمولتها زيادة عظيمة فإن السفينة المعروفة باسم "سيراكوز" التى أنشأها مصنع أرخياس (Archias) الكورنثى لملك سيراكوز هيرون الثانى كانت تستطيع أن تحمل ٣٫٩٠٠ طن من البضائع وأن توفر للمسافرين كل وسائل الراحة من غرف متعددة وأبهاء فخمة ، وكان رجالها يتألفون من ٦٠٠ ملاح و ٣٠٠ جندى بحار ، وكانت مزوّدة بقلاع ومخازن للأسلحة لأجل الدفاع عن نفسها من أخطار القراصنة ، مما أدّى إلى بلوغ

---

(١) بنى منارة الاسكندرية المهندس سوستراتس (Sostrate) فى القرن الثانى قبل الميلاد فى حكم بطليموس الثانى فيلادلفوس وكانت مقامة فى جزيرة فاروس وبلغ ارتفاعها ١٣٥ مترا وتكاليف بنائها ٨٠٠ طالنت (أى ما يوازى ٣٣٤ و١٧٣و٤ من الفرنكات) وكانت توقد المشاعل فى أعلاها لإرشاد السفن وقد تهدّمت فى سنة ١٣٠٣ بعد الميلاد .

حمولتها ٥٠٠٠ طن . وكانت هذه السفينة الضخمة تنتقل بين سيراكوز والاسكندرية وبلاد الاغريق . غير أن التجربة سرعان ما بينت عيوب ضخامتها وصعوبة استخدامها فبادر هيرون الثانى إلى إهدائها إلى ملك مصر . ويدل إنشاء مركب بهذا الحجم على أن التجارة البحرية كانت تتبادلها موانئ كبيرة توافرت فيها جميع الاستعدادات البحرية اللازمة لاستقبال أمثال هذه المراكب ولعل الاسكندرية كانت نموذجا لهذه الموانئ بما فيها من الأحواض والأرصفة والمخازن .

ولم يُعن البطالسة بالملاحة البحرية فحسب ، بل اهتموا كذلك بالملاحة النهرية فقد كانت الأساطيل النهرية تشق عباب النيل ناقلة المسافرين والمنتجات الزراعية والصناعية للبلاد حتى الشلالات ، فكان النهر يعج بالمراكب الصغيرة والكبيرة التى قد تزيد حمولتها على ٣٠٠ طن ، وكانت هذه المراكب إما ملكا للأفراد أو للملك أو للملكة ، ومما يذكر عن شخص يدعى بابيريس (Papiris) أنه كان يملك مراكب نيلية مجموعة حمولتها ٢٥٠٠ طن ، وكان أصحاب مثل هذه المراكب يؤجرونها عادة للحكومة لاستخدامها فى نقل الضرائب النوعية وما يزيد على حاجة الأسواق المحلية إلى الاسكندرية[1] .

الملاحة التجارية فى عصر البطالسة :

بلغت الملاحة التجارية فى ذلك العصر درجة عظيمة جدا ولا سيما فى عهد بطليموس الثانى فيلادلفوس ، إذ سارت المراكب بين مصر والبلاد الواقعة على شواطئ البحر الأحمر حتى بلاد الصومال جنوبا ، وكانت السفن المصرية تقلع من السويس إلى عدن وبلاد العرب ، بل جاوزتها إلى بلاد الهند و إلى أقطار كثيرة على شواطئ القارة الافريقية . وكانت تحمل فى طريق عودتها إلى مصر حاصلات بلاد النوبة وبلاد السودان الشرقية .

---

(١) إبراهيم نصحى : ”تاريخ مصر فى عصر البطالمة“ ج ٢ ، ص ٤٠٥ .

أما التجارة بين مصر و بين المستعمرات الاغريقية المنتشرة على شواطئ البحر الأبيض المتوسط فكانت فى تقدّم مستمر وتعود بالأرباح الوفيرة على الخزانة المصرية.

ومن الأسباب المهمة فى رواج التجارة المصرية فى ذلك العصر كثرة عدد الاسرائليين المقيمين بالاسكندرية وتمتعهم هم وغيرهم من الماليين بامتيازات جعلتهم لا يضنون باستخدام أموالهم فى التجارة بفضل استتباب الأمن بالبلاد ووجود جيش وأسطول حربى يحميان مصالح التاجر و يكفلان لأمواله السلامة وعدم الضياع .

وكانت أهم موانئ القطر المصرى إذا ذاك الاسكندرية و بلوز وأرسينوى التى أسسها بطليموس الثانى (فيلادلفوس) على البحر الأحمر حيث امتدّت إليها القناة التى أنشأها نيخاو ودارا بين فرع النيل الشرقى وسواحل البحر الأحمر .

موقعة سلاميس البحرية (سنة ٣٠٦ قبل الميلاد) :

ما كادت قدم بطليموس الأول تطأ أرض مصر حتى انقلب على زميله القديم برديكاس وأخذ ينفصل عن مقدونيا ويستقل بنفسه فى وادى النيل و يضم إلى مملكته الجديدة ما تيسر له من الأراضى المجاورة حتى ما كان منها تحت حكم مواطنيه اليونانيين، فاستولى على برقة [(١)] — وكانت قديما ولاية يونانية — ودخلها بنفسه فاتحا فى أواخر سنة ٣٢٢ قبل الميلاد .

أثار هذا الغزو غضب برديكاس فجاء إلى مصر على رأس جيش جرّار لإخضاع بطليموس ولكنه اغتيل تحت خيمته قبل أن يجتاز فرع النيل الشرقى ، وسنحت بذلك الفرصة لبطليموس لبسط سلطانه على أملاك برديكاس ولكنه آثر أن يبقى فى مصر حاكما بأمره ، فاجتمع القوّاد الآخرون واقتسموا بقايا الامبراطورية تاركين لبطليموس مصر ولوبيا .

---

(١) وكان اسمها سيرين أو قورين (Cyrène) ومنها قيرينيقيا (Cyrénaique) .

أما بطليموس فقد كان يطمع فى الاستيلاء — فضلا عن مصر ولوبيا — على جزيرة قبرص وعلى سوريا وعلى فينيقية وعلى فلسطين وعلى بعض مواقع آسيا الصغرى حتى على بعض جزر الأرخبيل اليونانى ، وتنفيذا لسياسته هذه غزا سوريا فيما بين سنة ٣١٩ وسنة ٣١٨ ووضع يده على فلسطين ودخل بيت المقدس يوم سبتٍ لأنه فى مثل هذا اليوم كان ممنوعا على الإسرائليين حمل السلاح ، فاضطروا إلى الإذعان والاستسلام .

ولما اتسع ملك بطليموس خاف أنتيجون (Antigone) حاكم فريجيه[1] (Phrygie) على ولايته ، وهجم فى سنة ٣١٥ قبل الميلاد على سوريا وانتزعها من بطليموس الذى تراجع أمامه ، فبسط أنتيجون سلطانه إلى حدود غزة .

ولكن أسطول بطليموس كان لا يزال سيد البحار تحت إمرة قائده سيلوكوس (Séleucus) الذى كان قد أعدّ حملة كبيرة على قبرص حاصرت الجزيرة وأخضعتها فى سنة ٣٢٠ قبل الميلاد . ولما استتبّ له الأمر فيها اتخذ منها قاعدة بحرية ليهجم منها على عدوه أنتيجون وعلى موانيه السورية والفينيقية والفلسطينية .

وفى سنة ٣١٣ قبل الميلاد دخل بطليموس بنفسه جزيرة قبرص ومنها أعلن ضمها النهائى إلى ملكه ، وبينما هو يضم إلى ملكه الجزيرة كانت الثورة قد شبت فى لوبيا ولكن سرعان ما أخضعها بطليموس وأعاد على رأسها حاكمها الأسبق .

ولكن بطليموس كان مصمما على استرجاع سوريا وفلسطين اللتين انتزعهما من يده عدوه أنتيجون ، فانتهز فرصة سفر أنتيجون منهما وتركه البلدين لابنه ديمتريوس (Démétrios) وهو لا يزال شابا فى العقد الثانى من عمره فجهز حملة ضدّ

(١) وكانت مقاطعة يونانية تقع وسط آسيا الصغرى وتقابلها اليوم مقاطعة كوتاهية وقره حصار ومن مدنها المهمة أنسير (Ancyre) — اليوم أنقرة — وايكونيوم (Iconium) — اليوم قونية .

البلدين وسحق عدوّه فى فصل الربيع من سنة ٣١٢ قبل الميلاد فى موقعة غزة المشهورة. وأعاد بذلك سلطانه على فلسطين وفينيقية وسوريا . وقد مهد هذا النصر السبيل أمام سيلوكوس قائد أسطول بطليموس لاحتلال بابل و إنشاء الامبراطورية السيلوكية — نسبة اليه — فى آسيا .

ولم تنقض سنة حتى عاد أنتيجون وعادت معه و يلات الحرب وانتهى الأمر بصلح عقد بين بطليموس وأنتيجون بمقتضاه تخلى حاكم مصر عن سوريا وفينيقية واستقلت برقة ولم يستبق بطليموس لنفسه سوى جزيرة قبرس وولاية مصر .

ومنذ سنة ٣١١ قبل الميلاد أخذ أسطول بطليموس يمخر عباب الجزء الشرقى من البحر الأبيض المتوسط وينتزع بعض موانئ آسيا الصغرى و ينزل جنودا فى بلاد اليونان (سنة ٣٠٨) وخاصة فى كورنثا وفى جزر سيكلاد (Iles Cyclades) فى بحر إيجيه، حتى أخضع لوبيا واسترجعها .

ولكن تلك الامبراطورية الشاسعة وهذا الأسطول القوى كانا يقتربان شيئا فشيئا من الانهيار ، فما كادت تحلّ سنة ٣٠٦ قبل الميلاد حتى جهز ديمتريوس ابن أنتيجون أسطولا قويا قاده بنفسه الى قبرس .

وأمام ميناء سلاميس (Salamis) عاصمة قبرس قديما [١] اشتبك أسطول ديمتريوس المكوّن من ١٧٠ مركبا مع أسطول بطليموس المؤلف من ٣٤٠ مركبا ، وكان النصر حليف اليونانيين الذين ثأروا لأنفسهم — من موقعة غزة — قبل أن تكتمل على هزيمتهم ست سنوات . وقد وصف الأميرال جوريان دى لا جرافيير تلك المعركة البحرية وصفا بليغا جاء فيه :

---

(١) وتسمى «هاى سرجى» (Hai-Sergui) وهى تقع على شاطئ جزيرة قبرس الشرقى ، وهذه المعركة غير معركة جزيرة سلامين التى اشتبك فيها الفرس مع اليونانيين فى ٢٠ سبتمبر سنة ٤٨٠ قبل الميلاد ، كما أن موقع البلدين مختلف ، فهذه تقع فى قبرس وتلك تقع فى الأرخبيل اليونانى .

«أخذ ضباط العمارتين فى تصفيف سفنهم للقتال، وأخذ الكهنة فى العمارتين يتضرعون الى المعبودات لنيل النصر، وكان الجنود يؤمنون على دعواتهم بأصوات عالية، فعند ذلك أدرك كل من ديمتريوس وبطليموس أن الحرب ستكون هائلة دموية ، وروى ديودور الصقلى أن قلبيهما كانا يخفقان بشدّة . ولم يكن يفصل العمارتين بعضهما عن بعض إلا مسافة قليلة تبلغ خمسمائة متر . وعلى هذا البعد كانت الأساطيل ينقض بعضها على بعض عادة ، ولما استعدّت العمارتان أمر ديمتريوس رئيس إشاراته برفع الترس المذهب فوق رأسه، ولما رأى جنود العمارة ذلك ضجوا وهللوا فرحا ، وأخذت الأبواق فى سفن بطليموس تصفر للحرب ، وصرخت الأبطال تطلب النزال ، بحيث اهتزت جوانب الكون الأربعة ولقد كانت الحرب فى الشوانى فى ذلك الوقت متشابهة، ولم يعد فى الامكان استعمال قرون السفن بالمهارة والرشاقة التى كان يستعملها بها أهل أثينا، وسواء أكان المتحاربون هم من أمثال دوريا و برباروس ، أو داندلو ، أو بترانى ، أو روجير دولوريا أو أمراء سالين أو خلفاء اسكندر الأكبر فالحرب أحوالها واحدة اذ تبدأ أولا بالتراشق بالنبال والسهام والأحجار أو بالمقذوفات بعد اختراع الآلات النارية ، ويعقب ذلك مباشرة تصادم أجسام الرجال والالتحام وتلاصق السفن واستعمال الأسلحة البيضاء فى مدّة الاختلاط الدموى ، وكان المتقاتلون كمصارعين اشتدّت بهم الحمية، وظمئت نفوسهم الى شرب الدماء فلم يكونوا كبحارة اليوم يجتهدون فى استعمال كل أنواع التعبئات الدقيقة العلمية الممكنة ، كما يشاهد فى الحروب البحرية الحديثة ، وكيف كان يتأتى لهم ذلك وهم على تلك السفن الضخمة غير المنتظمة التركيب ؟ وكان ديمتريوس واقفا على مؤخر سفينته ولما أحاط به الأعداء أخذ يطعن بعضهم برمحه، ويضرب الآخر بسيفه، وكان يتقى شر النبال التى تقذف عليه إما بأن يحيد عنها يمنة ويسرة وإما بأن يتلقاها على درقته . وقد قتل ثلاثة من مقدميه كانوا بجانبه، وكسرت المجاديف وسحبت السفن يتبع بعضها بعضا مربوطة

بالمخاطيف الحديدية . وفى تلك الأثناء غرق كثيرون وسقط عدد كبير فى قاع السفن ، واحمرّت ساحة القتال بسيول الدماء وتغطت بالأنقاض والحطام بحيث أصبحت تشبه مجزرة بشرية .

" وقد نجح ديمتريوس فى تشتيت شمل الجناح الأيمن من العمارة المصرية ثم صار هذا النجاح الأولى نجاحا نهائيا . ولما كانت النصرة لبطليموس فى جناحه الأيسر سعى على غير فائدة فى إرجاع القتال إلى حالته الأولى إلا أنه رأى بعد ذلك بقليل سفنه منهزمة تبحث عن سلامتها فى الهرب وتقع الواحدة منها بعد الأخرى فى قبضة عدوّه ، فعند ذلك لم تبق له إلا طريقة واحدة للنجاة ، فابتعد عن سفن الأعداء بكل قوة مجاديفه حتى تمكن من الوصول إلى فرضة سيتيوم (Citium) على الشاطئ الجنوبى الشرقى من قبرس ، ولم يتعطل من سفن ديمتريوس إلا نحو العشرين ، واستولى بطليموس على أربعين سفينة طويلة ومائة سفينة نقل عليها نحو ثمانية آلاف من الجنود المصرية وسحبت سفنه ثمانين سفينة متخرّبة تركها بحارتها وقادوها إلى الشاطئ حيث معسكره [(١)] " .

وقد فقد بطليموس غالبية سفنه ، ولم ينج من أسطوله الضخم سوى ثمانية مراكب ، ولقى ثمانية آلاف من جنده حتفهم فى حين لم يلحق بأسطول ديمتريوس سوى أضرار طفيفة . وقد وقع فى قبضة اليونانيين مينيلاوس (Ménélaos) أخو بطليموس وليونتيسكوس (Léontiscos) بن بطليموس وعدد كبير من كبار القوّاد ، ولكن ديمتريوس أبى أن يأسر هؤلاء الأسرى ودفعته الشهامة إلى اعادتهم إلى بطليموس بلا مقابل مثلما سبق لبطليموس أن فعل عند انتصاره عليه فى موقعة غزة .

وقد بقيت جزيرة قبرس فى حوزة بطليموس على الرغم من هزيمة أسطوله ، وتولى ابنه بطليموس الثانى الملك من بعده فقمع فتنة دب دبيبها فى أنحاء الجزيرة

(١) الأميرال جوريان دى لاجرافيير : " بحرية البطالسة " ج ١ ص ٢٤ ، واسماعيل سرهنك باشا : " حقائق الأخبار عن دول البحار " ج ٢ ص ١٣ .

وحافظ خلفاؤهما على سلامة هـذا الإقليم ، حتى اسـتوى بطليموس السادس على عرش مصر واضطر إلى النزول عن قبرس إلى أخيه بطليموس السابع تحت ضغط تدخل الرومان الظافرين فى شؤون مصر الداخلية .

غير أن الأقدار شاءت أن يتربع بطليموس السابع هذا على الأريكة المصرية فى سـنة ١٤٦ قبل الميلاد ، فعادت جزيرة قبرس إلى مصر إلى أن ولى بطليموس الحادى عشر الحكم ، فانتزع الرومان منه الجزيرة فى خلال سنة ٥٨ قبل الميلاد بعد أن دامت جزيرة قبرس تحت حكم البطالسة من سنة ٣١٤ إلى سنة ٥٨ قبل الميلاد أى مائتين وخمس وخمسين سنة .

وعلى أثر موقعة سلاميس البحرية بدأ بطليموس الأول عهدا جديدا فى مصر فأسس فيها دولة البطالسـة التى حكمت البلاد من سـنة ٣٢٣ حتى سنة ٣٠ قبـل الميلاد أى ما يقرب من ثلاثة قرون .

أما بالنسبة إلى أنتيجون فقـد تولى ملك مقدونيا بعـد انتصاره فى سلاميس وتوج جبينه بتاج المملكة بعد أن اغتالت أم اسكندر الأكبر الملك فيليب أريديه فى سنة ٣١٧ واغتال كاسندر (Cassandre) الملك الصغير اسكندر الرابع فى سنة ٣١١ (١) .

ثلاث مواقع بحرية — افيسوس (سنة ٢٥٩ أو سنة ٢٥٥)، وكوس سنة ٢٥٨ أو سنة ٢٥٦) ، وأندروس (سنة ٢٤٥) :

فى أثناء سـنة ٢٨٣ توفى بطليموس الأول وديمتريوس ، فانفرد بعرش مصر بطليموس الثانى فيلادلفوس وقد كانت مصر وقتئذ أقوى دولة بين الدول الواقعة على حوض البحر الأبيض المتوسط الشرقى ، وكانت تليها دولة السلوكيين التى كانت تشمل ولايات امبراطورية الاسكندر فى بلاد ما بين النهرين وسـوريا (فيما عدا

---

(١) بيير جوجيه : " تاريخ الأمة المصرية ، مصر فى عهد البطالسـة " ج ٣ ص ٢٣ ، وادوين بيفان : "تاريخ البطالسة" ص ٤٥ ، والأميرال جوريان دى لاجرافيير : "بحرية البطالسة" ج ١ ص ١٩ .

فلسطين وفينيقية وجزء من سوريا) وأغلب الولايات الشرقية البعيدة وجانبا كبيرا من آسيا الصغرى ، وكانت الدولة الثالثة هى مقدونيا التى كانت تدّعى السيادة على المدن الإغريقية فى شبه جزيرة البلقان وتسيطر فعلا على بعضها .

ولما كانت سياسة البطالسة الخارجية ترمى الى السيطرة على بحر إيجيه وعلى الطرق التجارية فى حوض البحر الأبيض المتوسط الشرقى (كما تقدمت الاشارة الى ذلك) فكان طبيعيا أن يعترض السلوكيون على استيلاء البطالسة على فلسطين وفينيقية وشواطئ آسيا الصغرى ، لأن ذلك التوسع كان يحرمهم إنشاء أسطول كبير ويقضى على موانئهم وعلى تجارتهم ، وازاء ذلك لم يكن هناك مفر من أن يصطدم السلوكيون بالبطالسة اصطداما عنيفا .

ولم يكن ملوك مقدونيا على استعداد للاعتراف بسيطرة البطالسة على بحر إيجيه لأنه كان يترتب على ذلك انتقال السيطرة على الموانئ الاغريقية من قبضة مقدونيا الى حوزة مصر ، وقد كان البطالسة يحرضون على ألا تصبح مقدونيا دولة قوية خَشية أن يؤدّى ذلك الى إحياء امبراطورية ديمتريوس البحرية مما يترتب عليه القضاء على سيادتهم فى بحر إيجيه .

وقد بدأ النضال عنيفا بين أنطيوخوس الأول ملك السلوكيين وبطليموس الثانى فيلادلفوس فى سنة ٢٨٠ عند ما نشبت بينهما " الحرب الكارية " التى أحرزت مصر من ورائها فتوحات فى كاريا ، أهمها بلدة ميليتوس الى أن عقد الصلح بينهما فى سنة ٢٧٩ .

غير أنه فى سنة ٢٧٦ توغّل بطليموس فيلادلفوس فى جوف سوريا واستولت جيوشه على دمشق ، فبادر أنطيوخوس الى الدفاع عن بلاده واستردّ عاصمته ، وحاصرت قوّاته البرية والبحرية مدينة ميليتوس الى أن تمكن الأميرال المصرى كاليكراتس (Callicratès) من رفع الحصار البحرى عنها سنة ٢٧٥ .

وفى أوائل سنة ٢٦١ توفى أنطيوخوس الأوّل وخلفه ابنه الأصغر أنطيوخوس الثانى فاشتعل بينه و بين بطليموس فيلادلفوس لهيب الحرب السورية الثانية التى كانت سيئة الطالع على بطليموس ، وقد كان يشدّ أزر عدوه عدوّ لدود آخر هو أنتيجون جوناتاس بن ديمتريوس الذى كان يرقب الفرصة المواتية للقضاء على سيطرة البطالسة البحرية واستعادة السيادة البحرية التى كان يتمتع بها أبوه ديمتريوس، لذلك أخذ يبنى أسطولا جديدا وضعه تحت تصرف السلوكيين ، وكذلك انضمت اليهما جزيرة رودس التى أزعجتها سيادة البطالسة البحرية، فوقف بطليموس بجيشه وأسطوله أمام هذه القوات المتحالفة ضدّه، ولكنه انهزم تحت تفوق أعدائه عليه، وقد كان الحادثان الرئيسيان فى تلك الحرب موقعتين بحريتين : وقعت الأولى على مقربة من ايفيسوس (Ephèse) سنة ٢٥٩ أو سنة ٢٥٥، وانتصر فيها أمير البحر الرودسى أجاثوستراتوس (Agathostratos) ، وهزم الأسطول المصرى الذى كان يقوده خرمونيدس . ووقعت المعركة الثانية عند كوس سنة ٢٥٨ أو سنة ٢٥٦، وانتصر فيها أنتيجون جوناتاس (Antigone Gonatas) على الأسطول المصرى انتصارا حاسما أكسبه سيادة البحار .

وقد انعقد الصلح بين الفريقين فى سنة ٢٥٥ وبمقتضاه نزل بطليموس لأنتيجون عن جزر السيكلاد ، ولكنه احتفظ بجزيرة ثيرا (Théra) .

ولكى يثبت أنتيجون أمام العالم أجمع أنه انتزع من بطليموس سيادة البحار شيد فى ديلوس (Délos) قوس نصر صخما وأقام أبهج الحفلات[١] .

على أنه مما يذكر لبطليموس الثانى من جليل الأعمال فى خدمة البحرية أنه جدّد الخليج القديم الذى حفرته الفراعنة بين النيل والبحر الأحمر، وشيد لهداية السفن منارة الإسكندرية المشهورة فى التاريخ (ومكانها الآن حصن قايتباى) .

---

(١) إبراهيم نصحى : "تاريخ مصر فى عهد البطالمة" ج ١ ص ٦٢ .

وفى سنة ٢٤٦ قبل الميلاد توفى بطليموس الثانى فخلفه ابنه بطليموس الثالث ، وفى أيامه ضمت برقة الى مصر وسار أسطوله إزاء الشاطئ السورى وهجم على موانئه بحرا ، حتى خضعت جميع سوريا لبطليموس على الرغم من معركة بحرية انتصرت فيها سفن أنتيجون جوناتاس التى خفت الى نجدة السلوكيين على سفن بطليموس بالقرب من جزيرة أندروس (Andros) سنة ٢٤٥ ، مما يدل على ما كان عليه أسطول البطالسة من قوة لا تؤثر فيها هزيمة عارضة .

قدوم يوليوس قيصر الى الإسكندرية والمعارك البحرية التى دارت رحاها بين الأسطول الرومانى والأسطول المصرى (سنة ٤٦ قبل الميلاد) :

فى أثناء القرن الأول قبل الميلاد دوى فى مشارق الأرض ومغاربها اسم يوليوس قيصر على أثر غزوه بلاد الغال (فرنسا) فيما بين سنة ٥٩ وسنة ٥١ وبلاد اسبانيا فيما بين شهرى مارس ونوفمبر سنة ٤٩ ، وقد تولى حكومة روما الثلاثية مع بمبيوس (Pompée) وكراسوس (Crassus) ، غير أن أفكاره وميوله لم تكن تتفق مع أفكار بمبيوس وميوله فأعلن لزميله عداء مستحكما وعمل على التخلص منه بأية وسيلة .

ففر بمبيوس من روما وكون جيشا أعده لملاقاة قيصر . وفى يوم ٩ أغسطس سنة ٤٧ اشتبك جيش قيصر مع جيش بمبيوس فى معركة حامية دارت رحاها فى سهول فرسال (Pharsale) وانتصر فيها قيصر على عدوه انتصارا باهرا .

لما شعر بمبيوس بالهزيمة هرب من الميدان مع حاشيته وبعض أعوانه ومر على شواطئ آسيا الصغرى وعلى جزيرة قبرص ، حتى حط رحاله فى مصر واحتمى ببطليموس الذى كان مدينا له بالعرش .

كانت مصر فى هذا الوقت قد دبت فيها الفوضى فقد كان يتقاسم الملك ملكان : كليوباتره وبطليموس ، كل منهما يريده لنفسه وانتهى الأمر بخلع كليوباتره وطردها من مصر . وفى هذه الأثناء وصل بمبيوس الى بيلوز (Péluse)(١) فى يوم

(١) وهى بلدة « تل فرما » التى قامت على مقربة منها بور سعيد .

٢٩ سبتمبر سنة ٤٨ تخشى رجال مصر أن يجير بطليموس شخصا مثل بمبيوس هاربا ومنهزما بحكم الصداقة التى كانت تربطهما من قديم ، فدبروا له مؤامرة أودت بحياته ولفظ النفس الأخير فى المركب الذى استقله للنزول الى الشاطئ ، وتلك كانت نهاية هــذا القائد العظيم الذى هزم الملك متريدات (Mithridate) ووهب لبــلاده امبراطورية فى الشرق .

إلا أن قيصرًا لم يكن قانعا بانتصاره فى موقعة فرسال بل أخذ يقتفى أثر عدوه اللدود ، وفى يوم ٢ أكتوبر سنة ٤٦ وصل الى الاسكندرية بعد أن عبر البحار باحثا عن بمبيوس على رأس قوة بحرية مؤلفــة من ٣٤ سفينة عليهــا ٨٠٠ من الخيــالة و ٣٢٠٠ من المشــاة ، وما كادت قدمه تطأ أرض مصر حتى قدّمت اليــه رأس بمبيوس بعــد أن ضربت عنقــه ، فارتاح قيصر لهــذه الهدية وعزم على الإقامة فى وادى النيل ردحا من الزمن قبل العودة الى أوروبا .

ظنّ المصريون — وقد اغتيــل بمبيوس — أن ليس هناك مايدعو قيصر الى الإقامة فى مصر ولكــن قيصر عزم على دخول الاسكندرية فدخلها على رأس الـ ٣٢٠٠ جندى من جنوده والـ ٨٠٠ من فرسانه ، وقد استقبل فيها استقبالا رائعا واجتاز شوارع المدينة بين مظاهر الإجلال والأبهة ، حتى وصل به المسير الى قصر البطالسة فحط به رحاله .

ولكن الشعب الاسكندرى لم يظهر حفاوة بهذا الضيف العظيم ، بل وقعت فى أثناء سير الموكب مصادمات عنيفة بين الأهلين وحاشية قيصر دلت على ما كان يكنه الشعب المصرى نحو القائد الرومانى من الحنق والاستياء .

وفى هذا الوقت لم يكن بطليموس فى ثغر الاسكندرية وكذلك كانت كليوباتره متغيبة عنــه ، فأمر قيصر بأن يسرح كل منهما جيشــه ويحضر الى الاسكندرية ليعرض عليه خلافهما ، حتى يصــدر بشأنه حكما ، فوصل بطليموس وأبقى جيشه

فى بيـلوز مسلحا تحت قيادة أخيلاس (Achillas) ، أما كليو باتره فكانت تكتنف حضورها صعاب إذ كان أنصار بطليموس متربصين لهـا وواقفين لها بالمرصاد ، حتى اذا وقعت فى قبضتهم اغتالوها ولكن كليو باتره كانت أكثر حرصا وأكثر دهاء من الوقوع فى هذا الشرك ، فاستعملت حيلة تفادت بها سهام أعدائها ودخلت آمنة قصر قيصر إذ التفت فى سجاد تظاهر أحد الأعيان بتقديمه الى القـائد الرومانى ، فلما بسط السجاد تحت قدمى قيصر خرجت كليو باتره منه على أكثر ما تكون جمالا وعلى أكثر ما تكون فتنة .

فسرّ قيصر من هذه الحيـلة واستمع الى شـكوى الملكين الشقيقين ثم قضى بأن يشترك الاثنان فى الحكم تنفيذا لوصية أبيهما .

معركة الاسكندرية البحرية (سنة ٤٦ قبل الميلاد) :

لم يُرض حكم قيصر بطليموس الذى كان يريد العرش لنفسه دون أن يشركه فيه أحد ، فأخذ يدبر فى البلاد ثورة أهلية ضـد قيصر الذى اضطر الى أن يتحصن فى قصره — وقد أبقى كليوباتره الى جانبه — بعد أن ضرب الثوار الحصار حوله .

وسرعان مااستحضر بطليموس جيشه من بيلوز فجاءه منه ٢٠٫٠٠٠ جنـدى و ٢٠٠٠ من الخيالة على رأسهم قائدهم أخيـلاس ، ووقعت بين جنـود قيصر وهؤلاء الجنـد معارك دامية فى الاسكندرية ، وعانى قيصر وهو سجـين فى قصره ما عانى من ألوان الصعاب .

و إزاء هذه الأخطار التى أحدقت بقيصر حصن نفسه فى القصر الملكى الفسيح وما جاوره من الشوارع القريبة من الزاوية الجنوبية الشرقية للميناء الكبير (المعروف اليوم بالميناء الشرقى) ، ولمـا كان يهم قيصر فى هذه الأزمة الخطيرة أمر المحافظة على مواصلاته البحرية فقد أصدر أوامره بإحراق السفن المصرية الراسية فى المرفأ ، وكان عددها ٧٢ سفينة راسية فى الميناء الكبير و٣٨ رابضة فى الأحواض — نظرا

لقلة رجاله وعدم استطاعتهم استخدامها ، وقد ارتفع اللهب واتسع حتى امتد الى رصيف الميناء ، وأحرق نفائس الكتب التى كانت تزخر بها مكتبة الاسكندرية فذهب ٤٠٠٠٠٠ منها طعاما للنار .

ولكى يضمن قيصر السيطرة على الميناء الكبير أنفذ إحدى كتائبه لاحتلال الصخرة الصغيرة القائم عليها فنار الاسكندرية الشهير شرقى جزيرة فاروس وأرسل فى الوقت نفسه الرسل مستنجدين الى كريت ورودس وكيليكيا وبلاد العرب .

غير أنه مالبث أن ازداد مركز قيصر حرجا عند ماتمكن الاسكندريون من ايصال مياه البحر الى آبار الحى الذى كان يحتله الرومان بقصد إهلاكهم عطشا ، ولكن قيصر أمر بحفر الآبار واستخرج منها المياه العذبة .

وبعد أيام لاحت فى الأفق النجدة التى أرسلها كالفينوس (Calvinus) بحرا من آسيا استجابة لنداء قيصر ، نخف القائد الرومانى اليها فى عرض البحر بعد أن استقل سفينة من سفنه ، إلا أن المصريين انتهزوا هذه الفرصة وركبوا ما نجا من مراكبهم من الحريق واشتبكوا فى ديسمبر سنة ٤٨ مع الأسطول الرومانى فى معركة بحرية عرفت باسم معركة خرسونيس (Bataille de Chersonnèse) كان النصر فيها حليف الرومان .

على أن هذا النصر لم يفل من عزيمة أهل الاسكندرية الذين أظهروا نشاطا كبيرا وأخذوا يلقون على مراكب قيصر الراسية فى الميناء الكبير مقذوفات ملتهبة ، وجمعوا المراكب النهرية وأكواخ الجمارك وأخشابا أخذت من مبانى المدينة واستخدموها فى إعادة بناء أسطول على وجه السرعة .

التفت مراكب قيصر حول جزيرة فاروس وانقضت على سفن الأسطول المصرى الجديد الراسى فى ميناء أيونوتوس (Bataille de l'Eunotos) — المعروف اليوم بالميناء الغربى — وأحرزت نصرا جزئيا فى شهر يناير سنة ٤٧ .

انتوى بعـد ذلك قيصر أن يستولى على جزيرة فاروس وعلى الجسر الذى كان يصـل الجزيرة بالمدينـة ، وفيما جنوده يحاولون هذا الهجـوم إذا الاسكندريون يقومون بهجوم مضاد ألحق بالرومانيين خسائر فادحة ولم ينج قيصر نفسه إلا بأعجوبة ، وقد عرفت هذه المعركة باسم (Bataille de l'Heptastade) . وتفصيل ذلك ان المصريين هبوا هبة واحدة فى وجه الرومان وأرغموهم على التجمع على أحد أرصفة الميناء ، وكان من حسن حظ الرومان وجود بعض قطع الأسطول على مقربة منهم فتسابقوا اليها خوفا من الوقوع فى البحر وتضخم عدد الجنود الفارّين الى المراكب حتى ان المركب الذى كان يقل القيصر انقلب على وجهه من كثرة الجنود وابتلعه اليم ، فاضطر قيصر أن يسبح فى مياه البحر وفى إحدى يديه أوراقه المهمة ومستنداته وخرائطه وعلى سطح المـاء ثوبه الفضفاض الأحمر . وكان البحارة المصريون يصيحون بأعلى أصواتهم ويصوّبون على قيصر سهامهم وهو يغوص فى البحر لتتفادى رأسـه الصلعاء ضرباتهم الصائبة ، حتى أوقعه القدر بين أيدى أحد جنده فحمله الى قصره ، وقد انجلت المعركة الدامية عن فقـد أكثر من أربعمائة جنـدى وبحار رومانى بين قتيل وغريق ، وأدرك قيصر الرومان أن غزو مصر ليس سهلا ولا هينا .

وعلى الرغم من هذه المعركة فإن مراكب قيصر وصلت الى المصب الكانوبى حيث التقت بالأسـطول المصرى عند مصب النيل وأوقعتـه فى كمين قضى عليه (Bataille de la bouche canopique) ، فتم بذلك لقيصر فتح الاسـكندرية (٢٧ مارس سنة ٤٧) .

وكانت نتيجة هذه المعـارك البحرية فى غاية الأهمية بالنسبة الى قيصر ، إذ أن فى خلال الخمسة الأشهر التى قضاها فى مصر محصورا كان حزب بمبيوس قد استعاد نفوذه فى روما وكانت جيوش فرناس (Pharnace) بن متريدات والد أعداء الرومان قد ظهرت فى بلاد آسيا الصغرى ، ولولا رفع الحصـار عن قيصر فى الاسكندرية وتمكينه من مغادرة مصر بعـد معارك الاسكندرية والعودة الى روما لكان حزب بمبيوس قد قويت شوكته فى روما وتغير مجرى التاريخ تبعا لذلك .

أما مصر فقد استعادت ملكتها كليو باتره بعد أن فر بطليموس ووقع فى أثناء هربه فى النيل وغرق ، وضمت الى تاجها جزيرة قبرس التى كثيرا ما تطلعت اليها .

وقد أثرت هذه المعارك أخيرا فى مصير مملكة بونت (Pont) التى كان على رأسها فرناس إذ استطاع قيصر على أثر معارك الاسكندرية أن يحرمن مصر ويلحق به ويهزمه فى موقعة تارنتا (Tarente) فى يوم ٢٤ سبتمبر سنة ٤٧ قبل أن يعود ظافرا الى روما .

موقعه أكسيوم البحرية (٢ سبتمبر ٣١ قبل الميلاد) :

لما وقع يوليوس قيصر صريعا فى يوم ١٥ مارس سنة ٤٤ تحت طعنة المتآمرين عليه من أعضاء مجلس شيوخ روما — ومن بينهم بروتس (Marcus Brutus) أعز أصدقائه — تطلع الى رياسة الجمهورية الرومانية اثنان : مارك أنطونيوس (Marc Antoine) ، وأوكتافيوس (Octave) الذى كان قد تبناه قيصر ، وكما أن أوكتافيوس كان يمت إلى قيصر بصلة التبنى ، كذلك كان أنطونيوس يمت إلى أوكتافيوس بصلة المصاهرة (إذ كان قد تزوج من أوكتافى (Octavie) أخت أوكتافيوس) وكان يمت الى قيصر بصلة القرابة .

فما لبث أن دب الخلاف بين الاثنين والتف حول كل واحد منهما أنصاره وأعوانه يشدّون أزره لتحقيق آماله وتنفيذ مآربهم ، وقد طال النزاع سنة بين القريبين دون أن يفرق السلاح بينهما حتى حل منتصف شهر فبراير من سنة ٤٣ ، واستطاع أوكتافيوس أن يستصدر من مجلس شيوخ روما قرارا بإعلان الحرب على أنطونيوس وعين أوكتافيوس وديسيموس بروتس (Decimus Brutus) قائدين للجيش الذى أعد للهجوم على أنطونيوس .

وبعد أن وقعت معارك غير فاصلة بين الفريقين انتهى الأمر بصلح عقد بينهما فى فصل الربيع من سنة ٣٧ فى بلدة تارنتا (Tarente) بمقتضاه سلم أنطونيوس إلى أوكتافيوس ١٣٠ سفينة من سفنه فى مقابل ٢١,٠٠٠ جندى من جنوده .

وعلى أثر إبرام هـذا الصلح سافر أنطونيوس إلى الشرق ليعدّ حملة ضدّ مملكة البـارت (Parthes) فى الوقت الذى عاد فيـه أوكتافيوس الى روما ليعـدّ حملة ضـدّ بمبيوس .

وفى سـنة ٣٦ اشتبك أسـطول أوكتافيوس مع أسـطول كناوس بمبيـوس (Cnaeus Pompeus) بن بمبيوس فى ميـاه نولوكوس (Naulochos) فى معـركة بحرية انجلت عن انتصار أوكتافيوس وهزيمة ابن بمبيوس الذى فقـد ١٦٠ سفينة من أسطوله الذى كانت ساهمت كليوباتره ملكة مصر فيه بخمسين قطعة وخمسمائة مقاتل ، واضطرّ الى الهرب فى الشرق مع بنته ومع ذخائره .

وقد وطد هـذا الانتصار مركز أوكتافيوس الذى رأى نفسه وهو فى السادسة والعشرين من عمره على رأس امبراطورية تبسط سلطانها على اسبانيا وبلاد الغال (فرنسا) وإيطاليا وجزء كبير من شمال أفريقيا .

وبينما كان أوكتافيوس بعـد انتصاره شارعا فى توطيـد دعائم السـلام كان أنطونيوس يبحث عن مال ورجال لتجهيز حملة ، ففكر فى مصر وفى ملكتها كليو باتره وأقـدم على عمل عاد عليه بعواقب وخيمة إذ اقترن بكليـو باتره — على الرغم من زواجه بأوكتافى — فى أوائل سنة ٣٦ فى بلدة أنطاكية (Antioche) وبذلك استطاع أن يمدّ يده الى خزانة مصر المملوءة ذهبا وأن يجند فيها ما شاء من الرجال .

وفى سنة ٣٤ حارب أنطونيوس مملكة بارت وانتصر عليها وعاد الى الاسكندرية فى فصل الخريف من تلك السنة وأعلن على رؤوس الأشهاد فى احتفال عظيم وبين مظاهر الفخامـة نبأ إنعامه على كليو باتره بلقب « ملكة المـلوك » واعترافه رسميا بقيصرون (Cœsarianus) بن يوليوس قيصر من كليـو باتره ولدا شرعيا لهما يشترك مع أمه فى الحكم ، كما أجلس على عرش فينيقية وكيليكيا بطليموس فيـلادلفوس الصغير (Ptolémée Philadelphe) ابنـه من كليو باتره ، وهو لا يزال طفـلا لم

يتجاوز الثانية من عمره ، وأجلس على عرش أرمينيا ومملكة بارت أخاه الإسكندر مع أنه لم يكن قد بلغ السادسة من عمره ، وأخيرا أجلس شقيقته الصغرى كليوباتره الصغيرة على عرش لوبيا .

ولما رأى أوكتافيوس اتساع ملك أنطونيوس خاف على نفسه وعلى عرشه فانتقد سيرته علنا ، وحمل مجلس الشيوخ على إعلان الحرب عليه .

وما كاد يتصل بأنطونيوس هذا النبأ حتى بادر الى تطليق أوكتافى أخت أوكتافيوس وأخذ يعدّ العدّة — ولو من غير حماسة ظاهرة — لملاقاة عدوه باسطوله وأسطول كليوباتره .

وما أن حل فصل الربيع من سنة ٣١ قبل الميلاد حتى احتشدت الأربعمائة سفينة التابعة لأسطول أوكتافيوس فى ميناء برنديزى (Brindisium) تحت قيادة الأميرال أجريبا (Vipsanius Agrippa) الذى اشتهر فى غير معركة وأحرز أكثر من نصر ، بينما كانت سفن أنطونيوس وكليوباتره الخمسمائة قد اجتمعت تحت قيادة كانيديوس (Canidius) على مقربة من أكسيوم[١] (Actium) أمام الشاطئ الجنوبى لخليج أمبراسيا (Ambracie) الذى يبلغ طوله ثلاثين ميلا ولا يتجاوز عرضه عشرة أميال .

وقد تمكن أوكتافيوس فى غفلة من أنطونيوس من نقل ١٠٠,٠٠٠ رجل و ١٢,٠٠٠ حصان من البر الإيطالى إلى البر الدلماسى ليهاجم بها جيش أنطونيوس البالغ أيضا ١٠٠,٠٠٠ محارب .

ضرب أوكتافيوس بجيشه وأسطوله[٢] الحصار حول أنطونيوس وكان يصادر المراكب التى كانت تزود بالمؤن والذخيرة من الاسكندرية ، فانتشرت المجاعة وفشت

---

(١) أكسيوم : بلدة من بلدان اليونان القديمة كانت تقع على مدخل خليج أرطه (Arta) الذى كان يسمى قديما خليج امبراسيا (Ambracie) .

(٢) كانت غالبية بحارة أسطول أوكتافيوس من سكان جزيرة ليبورنيا (Liburnie) الواقعة على شاطئ دلماسيا وهم مشهورون بالدربة والخبرة فى الأعمال البحرية وهذه الجزيرة مشهورة ببحارتها حتى اليوم . ومنها انتقى الاميرال تيجهوف النمساوى بحارته تسعة عشر قرنا بعد معركة أكسيوم وهزم بهم الأسطول الايطالى فى معركة ليسا البحرية فى ٩ يوليه سنة ١٨٦٦ .

الأمراض بين جنـود أنطونيـوس وتملك اليأس قلوبهم ، كما انتشرت الخيـانة فى صفوف أنطونيوس وهرب ليلا كثير من قواده وجنوده وانضموا إلى أوكتافيوس حتى ان ملكا من ملوك آسيا خان وليه أنطونيوس وحارب بجنوده فى صفوف أوكتافيوس .

وقد كانت خطة أنطونيوس تنطوى على الخروج من خليج امبراسيا والانتظار حتى تغير الرياح اتجاهها لإجراء حركة التفاف حول جناح العـدو الأيسر يدفعه بهـا الى الجنوب بعيدا عن معسكره واذا أفلح فى تحطيم أسطول العـدو أو تشتيت شمله فانه كان يقضى على معسكره جوعا و إلا اضطر الى اتباع خطة أخرى من مقتضاها أن يفر أنطـونيوس وكليو باتره الى مصر مع أكبر عدد ممكن من السـفن تاركين كانيديوس يتولى قيادة الجيش عن طريق البر .

غير أن أنطونيوس اتخذ إجراءين لا مثيل لهما فى المواقع الحربية بأن أمر السفن بنشر أشرعتها ، وبايداع أموال الحمـلة سرا إحدى سفن كليو باتره ممـا يدل على اتفاقهما مقدّما على الهرب إذا باءت أساطيلهما بالفشل .

وعندما هدأت العاصفة ، وصحا الجـو يوم ٢ سبتمبر سـنة ٣١ بات أسطول أنطونيوس فى انتظار تغير اتجاه الرياح ، وكان يتألف هـذا الأسطول من جناح أيمن به ثلاثة ألوية ، وقف أنطونيوس على رأسها وفى طرفها الأقصى يتولى بنفسه حركة الالتفاف ، ومن لواء واحد فى الوسط ، ومن لواءين فى الجنـاح الأيسر فى حين وقف لواء كليو باتره خلفه لمنع أية محاولة للهرب .

وفى الوقت نفسه كان أجريبا ينتظر هو الآخر تغـير الرياح ، ويتولى بنفسه قيادة جناحه الأيسر للقيام بحركة مضادّة لخطة أنطونيوس محاولا الالتفاف حوله وعزله عن معسكره .

وما أن تغـير مهب الرياح حتى تسابق أنطونيوس وأجريبا الى القيام بتنفيذ خطتهما ، فاشتبك طرفا خطوطهما وبدأ القتال ، وفقد أنطونيوس سفنا قليـلة

واشتبكت سفينته فى النضال ، وفى هـذه اللحظة دارت ألوية أنطونيوس الثلاثة التى كانت فى الوسط وفى الجنـاح الأيسر وعادت الى مراسيها ، واستسلم للعـدو اللواءان من الألوية الثلاثة فى الجناح الأيمن ، و بذلك لم يبق لأنطونيوس إلا لواؤه الشخصى فى أقصى اليمين — وكان مشتبكا فى القتال — ولواء كليو باتره الذى أصبح معزولا .

أشار أنطونيوس حينئـذ على كليو باتره بتنفيـذ خطتهما الثـانية ، فشقت كليو باتره لنفسها طريقـا بين مراكب العـدو وأمرت بنصب أشرعة سفينتهـا " الأنطونياد " ولحق بها أنطونيوس على رأس أربعين سفينة وانتقل الى سفينتها وأطلقت كل السفن أشرعتها للريح ميممـة شطر الاسكندرية تاركة المعمعـة على أشدها[1] .

ومع ذلك حارب جنود أنطونيوس بعد سفره وانتظروه سبعة أيام متواليات ولمـا يئسوا من عودته ألقـوا السلاح واستسلموا للعـدو ، فكانت ضربة قاضية قاصمة لأنطونيوس ونصرا مبينا لأوكتافيوس فتح له باب العـالم الرومانى بأسره .

و إذا كانت واقعة أكسيوم قد حطمت أنطونيوس فإنهـا لم تحطم كليو باتره التى دخلت الاسكندرية مرفوعة الرأس ، وقد زينت سفنهـا بالأكاليل لتوهم الناس بأنهـا أحرزت انتصارا باهرا ، وفى الحال تخلصت ممن خشيت أن يشعلوا لهيب الثورة عند ما تصل الأخبار الصحيحة .

وقد فكرت كليو باتره فى الهرب الى اسـبانيا ، والاستيلاء على مناجم الفضة هناك ، و جمع قوات لمحاربة أوكتافيوس ، غير أنها ما لبثت أن نبذت هذه الفكرة ورأت تكوين دولة جديدة على شـواطئ البحار الهنـدية ، فقررت نقـل بعض

---

(١) ابراهـيم نصحى : " تاريخ مصر فى عهـد البطالمة " ج ١ ص ١٥٤ ، واسماعيـل سرهنك باشا : " حقائق الأخبار عن دول البحار " ج ٢ ص ١٧ ، ورفاعة بك رافع : " أنوار توفيق الجليل " ج ١ ص ٢١٨ ، والأميرال جوريان دى لاجرافيير : " بحرية البطالسة " ج ١ ص ٧٤ .

مراكبها سرا من البحر الأبيض المتوسط الى البحر الأحمر ، ولكن أمير النبط انتهز هذه الفرصة للثأر من كليوباتره وأحرق هذه المراكب المصرية .

وقد ألهمت معركة أكسيوم وما دار حولها من أقاصيص الشاعر الانجليزى المشهور شكسبير، فوضع لها روايته الخالدة "أنطونيوس وكليوباتره"، كما ضمن شاعر مصر الخالد أحمد شوقى بك مسرحيته "مصرع كليوباتره" وصفا لمعركة أكسيوم وتعليلا لهروب كليوباتره[1] .

---

(١) قال فيها شوقى على لسان كليوباتره :

أيها السادة اسمعوا خبر الحر ... ب وأمر القتال فيها وأمرى
واقتحامى العباب والبحر يطغى ... والجوارى به على الدم تجرى
بين أنطونيو وأكتاف يوم ... عبقرى يسير فى كل عصر
أخذت فيه كل ذات شراع ... أهبة الحرب واستعدّت لشر
لا ترى فى المجال غير سبوح ... مقبل مدبر مكر مفرّ
وترى الفلك فى مطاردة الفلـ ... ـك كنسر أراد شرا بنسر
ونخال الدخان فى جنبات الجوّ ... جنحنا من ظلمة الليل يسرى
ودوىّ الرياح فى كل لج ... هزج الرعد أو صياح الهزبر
وترى الماء منه عود سوير ... لغريق . ومنه أحناء قبر
يغسل الجرح شرّ من غسل الجر ... ح ويأسو من الحياة ويبرى
كنت فى مركبى وبين جنودى ... أزن الحرب والأمور بفكرى
قلت روما تصدّعت فترى شطـ ... ـرا من القوم فى عداوة شطر
بطلاهما تقاسما الفلك والجيـ ... ـش وشبّ الوغى ببحر وبرّ
وإذا فرق الرعاة اختلاف ... علموا هارب الذئاب التجرّى
فتأملت حالتى مليا ... وتدبرت أمر صحوى وسكرى
وتبينت أن روما إذا زالـ ... ـت عن البحر لم يسد فيه غيرى
كنت فى عاصف سللت شراعى ... منه فانسلت البوارج اثرى
خلصت من رحى القتال ومما ... يلحق السفن من دمار وأسر
فنسيت الهوى ونصرة أنطونيـ ... ـس حتى غدرته شر غدر
علم الله قد خذلت حبيبى ... وأبا صبيتى وعونى وذخرى
والذى ضيع العروش وضحى ... فى سبيلى بألف قطر وقطر
موقف يعجب العلا كنت فيه ... بنت مصر وكنت ملكة مصر

واشتبكت سفينته فى النضال ، وفى هـذه اللحظة دارت ألوية أنطونيوس الثلاثة التى كانت فى الوسط وفى الجنـاح الأيسر وعادت الى مراسيها ، واستسلم للعـدو لواءان من الألوية الثلاثة فى الجناح الأيمن ، وبذلك لم يبق لأنطونيوس إلا لواؤه الشخصى فى أقصى اليمين — وكان مشتبكا فى القتال — ولواء كليوباتره الذى أصبح معزولا .

أشار أنطونيوس حينئـذ على كليوباتره بتنفيـذ خطتهما الثـانية ، فشقت كليوباتره لنفسها طريقـا بين مراكب العـدو وأمرت بنصب أشرعة سفينتهـا " الأنطونياد " ولحق بها أنطونيوس على رأس أربعين سفينة وانتقل الى سفينتها وأطلقت كل السفن أشرعتها للريح ميممـة شطر الاسكندرية تاركة المعمعـة على أشدها[١] .

ومع ذلك حارب جنود أنطونيوس بعد سفره وانتظروه سبعة أيام متواليات ولمـا يئسوا من عودته ألقـوا السلاح واستسلموا للعـدو ، فكانت ضربة قاضية قاصمة لأنطونيوس ونصرا مبينا لأوكتافيوس فتح له باب العالم الرومانى بأسره .

وإذا كانت واقعة أكسيوم قد حطمت أنطونيوس فإنهـا لم تحطم كليوباتره التى دخلت الاسكندرية مرفوعة الرأس ، وقد زينت سفنهـا بالأكاليل لتوهم الناس بأنهـا أحرزت انتصارا باهرا ، وفى الحال تخلصت ممن خشيت أن يشعلوا لهيب الثورة عند ما تصل الأخبار الصحيحة .

وقد فكرت كليوباتره فى الهرب الى اسـبانيا ، والاستيلاء على مناجم الفضة هناك ، وجمع قوات لمحاربة أوكتافيوس ، غير أنها ما لبثت أن نبذت هذه الفكرة ورأت تكوين دولة جديدة على شـواطئ البحار الهنـدية ، فقررت نقـل بعض

---

(١) ابراهـيم نصحى : " تاريخ مصر فى عهـد البطالمة " ج ١ ص ١٥٤ ، واسماعيـل سرهنك باشا : " حقائق الأخبار عن دول البحار " ج ٢ ص ١٧ ، ورفاعة بك رافع : " أنوار توفيق الجليل " ج ١ ص ٢١٨ ، والأميرال جوريان دى لاجرافيير : " بحرية البطالسة " ج ١ ص ٧٤ .

مراكبها سرا من البحر الأبيض المتوسط الى البحر الأحمر ، ولكن أمير النبط انتهز هذه الفرصة للثأر من كليوباتره وأحرق هذه المراكب المصرية .

وقد ألهمت معركة أكسيوم وما دار حولها من أقاصيص الشاعر الانجليزى المشهور شكسبير، فوضع لها روايته الخالدة " أنطونيوس وكليوباتره "، كما ضمن شاعر مصر الخالد أحمد شوقى بك مسرحيته " مصرع كليوباتره " وصفا لمعركة أكسيوم وتعليلا لهروب كليوباتره[1] .

---

(١) قال فيها شوقى على لسان كليوباتره :

أيها السادة اسمعوا خبر الحر ... ب وأمر القتال فيها وأمرى
واقتحامى العباب والبحر يطغى ... والجوارى به على الدم تجرى
بين أنطونيو وأكتاف يوم ... عبقرى يسير فى كل عصر
أخذت فيه كل ذات شراع ... أهبة الحرب واستعدّت لشر
لا ترى فى المجال غير سبوح ... مقبل مدبر مكر مفر
وترى الفلك فى مطاردة الفلـ ... ـك كنسر أراد شرا بنسر
وبخال الدخان فى جنبات الجوّ ... جنحنا من ظلمة الليل يسرى
ودوىّ الرياح فى كل لج ... هزج الرعد أو صياح الهزبر
وترى الماء منه عود سوير ... لغريق • ومنه أحناء قبر
يغسل الجرح شرّ من غسل الجر ... ح و يأسو من الحياة و يبرى
كنت فى مركبى وبين جنودى ... أزن الحرب والأمور بفكرى
قلت روما تصدّعت فترى شطـ ... ـرا من القوم فى عداوة شطر
بطلاهما تقاسما الفلك والجيـ ... ـش وشبّ الوغى بجر وبرّ
وإذا فرق الرعاة اختلاف ... علموا هارب الذئاب التجرّى
فتأملت حالتى مليا ... وتدبرت أمر صحوى وسكرى
وتبينت أن روما إذا زالـ ... ـت عن البحر لم يسد فيه غيرى
كنت فى عاصف سللت شراعى ... منه فانسلت البوارج اثرى
خلصت من رحى القتال ومما ... يلحق السفن من دمار وأسر
فنسيت الهوى ونصرة أنطونيو ... س حتى غدرته شر غدر
علم الله قد خذلت حبيبى ... وأبا صبيتى وعونى وذخرى
والذى ضيع العروش وضحى ... فى سبيلى بألف قطر وقطر
موقف يعجب العلا كنت فيه ... بنت مصر وكنت ملكة مصر

ولتخليد ذكرى موقعة أكسيوم أسس أوكتافيوس بلدة "نيكوبوليس" (Nicopolis) أى بلدة الانتصار على الموقع الذى ضرب خيامه فيه قبل بدء المعركة، كما أقام للآلهة أبولو (Apollon) "الألعاب الأكسيومية" (Les jeux actiaques) فى بلدة أكسيوم أولا ثم احتفل بها فى روما وطبعها بطابع الأبهة والفخامة .

وقد انعقد إجماع المؤرخين على اعتبار معركة أكسيوم حدا فاصلا بين انتهاء الجمهورية الرومانية ونشوء عهد الامبراطورية، إذ أنه على أثرها تربع أوكتافيوس على عرش الامبراطورية الرومانية باسم "أغسطس" (Auguste) وبدأ بذلك عهد جديد فى تاريخ روما .

على أنه كان لمعركة أكسيوم أثر آخر بالنسبة الى روما، إذ ساد بعدها سلطان الامبراطورية الرومانية على البحر الأبيض المتوسط، فقد أدرك أغسطس أنه مدين بنصره الباهر الى أسطوله فأنشأ قواعد بحرية متعددة على سواحل البحر الأبيض المتوسط ودرب أسطولا قويا وبذل فى سبيله بسخاء حتى فى سنى السلم الطوال التى أعقبت نصره فى أكسيوم، وبذلك طهر حوض البحر الأبيض المتوسط من أعمال القرصنة واتسعت الروابط التجارية وتوثقت العلاقات الاقتصادية فى هذا البحر الذى أصبح بحيرة رومانية .

أما أنطونيوس فقد كان فى وسعه حتى بعد هزيمته أن يجمع جيشا جديدا ويؤلف أسطولا آخر جديرين بملاقاة أوكتافيوس لأنه كان يحتكم على إمبراطورية شاسعة، ولكنه رأى أصدقاءه المقربين ينفضون من حوله الواحد تلو الآخر بعد أن سمعوا بنتيجة المعركة مما شجع أوكتافيوس على غزو مصر، فما أن أبصر جيش أنطونيوس وأسطوله قلاع سفن أوكتافيوس حتى خانا العهد وانضما اليه .

وانتهى الأمر بانتحار أنطونيوس وبمصرع كليوباتره ووقوع مصر فى قبضة أوكتافيوس وانتهاء عهد أسرة البطالسة التى حكمت مصر ثلاثة قرون، غير أن مصر بقيت على الحالة التى كانت عليها دون أن تنقلب الى ولاية رومانية، وتولى زمام

أمورها نائب عن أوكتافيوس وفرض على المصريين ضريبة تساوى سدس أملاكهم علاوة على الضرائب الاستثنائية التى فرضت على الأثرياء ، وتحوّل ذهب البطالسة من وادى النيـل الى روما . وقد بقى أوكتافيوس فى مصر حتى فصـل الربيع من سنة ٢٩ حيث عاد الى روما وأقيمت فى أيام ١٣ و ١٤ و ١٥ أغسطس احتفالات عظيمة لمناسبة انتصاره الباهر .

ومن هذا يبدو أن نفوذ مصر أخذ يتقلص ابتداء من القرن الثانى قبل الميلاد ببسط الامبراطورية الرومانية سلطانها نحو الشرق وسرعان ما فقدت مصر سيطرتها على الجزر والموانئ التى كانت خاضعة لها كما أصاب بحريتها شيء من الوهن وكسدت تجارتها ، مما أدّى بكليوباتره ملكة مصر الى عدم المجازفة بأسطولها فى وقعة أكسيوم التى فتحت أبواب مصر للرومان .

المراجع الخاصة بالفصل الثالث

باللغـــة العربية :

ابراهـــيم نصـــحى : تاريخ مصر فى عهد البطالمة (مجلدان) .

اسماعيل سرهنك باشا : حقائق الأخبار عن دول البحار (أوائل الجزء الثانى) .

محمـود عبد الهـادى : المعارف البحرية .

بالغـــة الفرنسية :

Appien : Prooem. 10.

Bevan (Edwyn) : Histoire des Lagides.

Bouché-Leclerq (A) : Histoire des Lagides.

Callixène : Athen.

Frontin : III (Bataille d'Ephèse).

Graindor : La guerre d'Alexandrie.

Holleaux (M) : Ceux qui sont dans le bagage (Revue des Etudes Grecques, XXXIX) 1926.

Jouguet (Pierre) : Histoire de la Nation Egyptienne, t.III : L'Egypte Ptolémaïque.

La gravière (Jurien de) : La Marine de Ptolémées.

Lesquier (Jean) : Les Institutions militaires de l'Egypte sous les Lagides.

Pline : VI (Les Ports de la Mer Rouge).

Polyen : V (La Bataille d'Andros).

بالغـــة الإنجليزية :

Bevan (Edwyn) : History of Egypt under the Ptolemaic Dynasty.

Flinders-Petrie (W. M.) : On the Flinders-Petrie Papyri.

Mahaffy (J. P.) : A History of Egypt, Ptolemaic Dynasty.

Tarn (W. W.) : Hellenic Military and Naval Developments.

باللغـــة الإيطالية :

Garofalo (F.) : Sulle Armate Tolemaiche.

Merzagora (Maria) : La Navigazione nell'età greco-romano, Aegyptus, t.X.

باللغـــة الألمانية :

Lehmann-Haupt (K.) : Die antiken Hafenanlagen des Mittelmeers, Klio, Beiheft XIV, 1923.

Meyer (P. M.) : Das Heerwesen der Griechen und der Romer in Aegypten.

Wilcken (V). : Żur Trierarchie in Lagidenreich (Raccolta Lumbroso) 1925.

الفصل الرابع

غزو الأمبراطور أغسطس وعصر الرومان والبيزنطيين

(٣٠ قبل الميلاد — ٦٤١ بعد الميلاد)

تقسيم :

استولى الامبراطور أغسطس على مصر سنة ٣٠ قبل الميلاد فكانت ثمرة انتصاره واعتبرها : "مفتاح الأرض ومفتاح البحر" كما قال تاسيت (Tacite) .

وينقسم هذا العصر قسمين :

القسم الأول "رومانى" : امتد أربعة قرون ونيفًا، ويبدأ بفتح الامبراطور أغسطس ديار مصر فى سنة ٣٠ قبل الميلاد ، وينتهى فى سنة ٣٩٥ بعد الميلاد بانتهاء وحدة الامبراطورية الرومانية الشاسعة .

القسم الثانى "بيزنطى" : امتد حوالى قرنين ونصف، ويبدأ من سنة ٣٩٥ على أثر وفاة الامبراطور تيودوز الأول (Théodose 1er) ، وانقسام الامبراطورية الرومانية قسمين : دولة غربية عاصمتها روما ، ودولة شرقية عاصمتها القسطنطينية، ووقوع مصر فى نصيب الدولة الرومانية الشرقية التى غلبت عليها المسحة الاغريقية ، وينتهى هذا العهد بالفتح العربى على يد عمرو بن العاص فى سنة ٦٤١ .

وباستيلاء الرومان على مصر خيم عليها خمول طويل قارب السبعة قرون أصاب مختلف شؤون البلاد ومنها شؤون البحر .

(١) عصر الرومان

الأسطول المصرى فى عهد الرومان :

ما أن وطد الرومان أقدامهم فى البلاد حتى سعوا الى بسط نفوذهم جنوبا، من ذلك أنه فى عهد ثانى حكام مصر الرومان ايليوس جالوس (Aelius Gallus)

الذى عين حوالى سنة ٢٧ قبل الميلاد، اتجهت حملة بحرية فى البحر الأحمر أقلعت مراكبها من كليسما (السويس) الى لوكى كومى (Leuké Komé) على شاطئ البحر الأحمر الشرقى، فى مواجهة المدينة، غير أن السفن عادت أدراجها الى مصر بعد قيامها بمدة وجيزة إذ فشلت فى المهمة التى سافرت من أجلها وهى بسط السيادة الرومانية على البلاد الواقعة جنوبى مصر.

وقد تولت قطع الأسطول المصرى فى عهد الرومان مهمة المحافظة على الأمن العام والنظام، فمنذ بداية حكم الامبراطور أدريان الذى استوى على عرش الامبراطورية الرومانية فى سنة ١١٧ بعد الميلاد أنشئ نظام أطلق عليه (Classis Augusta Alexandrini) بمقتضاه قامت بعض المراكب المصرية بحراسة ضفاف النيل وسمى مجموع قطعها (Potamophylacia) والبعض الآخر بخفر سواحل البحر الأبيض المتوسط[1].

وكانت المراكب النيلية فى ذلك العهد شبيهة كل الشبه بذهبيات اليوم وكانت تتولى قيادتها فرقة من البحارة المتطوعين من بلدة نيكوبوليس (Nicopolis) الواقعة على بعد أربعة أميال شرقى الاسكندرية، أما سفن الأسطول البحرى فكان بحارتها من عتقاء وأرقاء الرومان، انضم اليهم فيما بعد بعض الأجانب المرتزقة الذين انخرطوا فى سلك البحرية.

وكان الأسطول المصرى يتكون من السفن التى نجت من كارثة أكسيوم البحرية، ومما ضم اليها من المراكب الرومانية التى حفظت الآثار نماذج منها يرجع عهدها الى النصف الأول من القرن الأول الميلادى.

وكانت تشرف هذه البحرية على مختلف أنحاء الدلتا وعلى شواطئ البلاد الغربية الى أن أنشأ الرومان نظام (Classis Nova Libyca) فى أثناء حكم الامبراطور

---

(١) جواشيم ماكار: "النظم الحربية عند الرومان" ص ٢٣٦.

كومود (Commode) الذى تربع على أريكة الامبراطورية الرومانية فى سنة ١٩٢ بعد الميلاد فانفصل أسطول برقة عن الأسطول المصرى واتخذ له قاعدة بحرية مستقلة على شواطئ لوبيا .

وأخيرا كانت تمخر السفن المصرية عباب البحر الأبيض المتوسط حتى بلاد الموريتانيا (Mauritanie) كما كانت تتولى حراسة القوافل البحرية التى كانت تنقل غلال مصر الى أوروبا .

ولما قامت الحروب الأهلية فى أرجاء الامبراطورية الرومانية فى أوائل القرن الرابع للميلاد وتصادمت القوتان البحريتان الرومانيتان بعضهما ببعض جهز الامبراطور قسطنطين الأول لصهره ليسينيوس (Licinius) أسطولا يدافع به عن طراقية . وقد تكوّن هذا الأسطول من مائتى سفينة حربية بكل سفينة ثلاثون مجدافا ونحو ألفى سفينة للنقل غير معينة القدر . وقد تمكن ليسينيوس من الحصول على ثمانين سفينة مصرية ، وثمانين سفينة فينيقية ، وستين سفينة من بلاد أيونيه ودوريه ، وثلاثين من قبرص ، وعشرين من قوريه ، وثلاثين من بثنيه ، وخمسين سفينة افريقية ، وبذلك بلغت عمارته ٣٥٠ سفينة نازل بها أعداءه[١] .

ولم تكن الملاحة التجارية المصرية وقفا على الرومان ، وإنما كانت المراكب التجارية بيد المصريين وبنوع خاص أهالى الاسكندرية ، فقد كانت تستورد مصر من الخارج أنواع العنبر والقصدير والنبيذ والخيول والملبوسات والأوانى والمعادن ، وتصدر الى ايطاليا وبلاد الغال وأسبانيا والهند ما كانت تنتجه مصانعها من أوراق وأصواف وتيل وزجاج ومصوغات .

هذا وقد تولى الامبراطور تراجان (Trajan) تطهير القناة التى كانت تصل النيل بالبحر الأحمر بغية توسيع نطاق الملاحة التجارية الى الشرق كما أنشأ الثغور على ساحل البحر الأحمر واهتم بأمر الفنارات القائمة على شاطئ البحر الأبيض المتوسط .

(١) اسماعيل سرهنك باشا : "حقائق الأخبار عن دول البحار" ج ٢ ص ٢٠ .

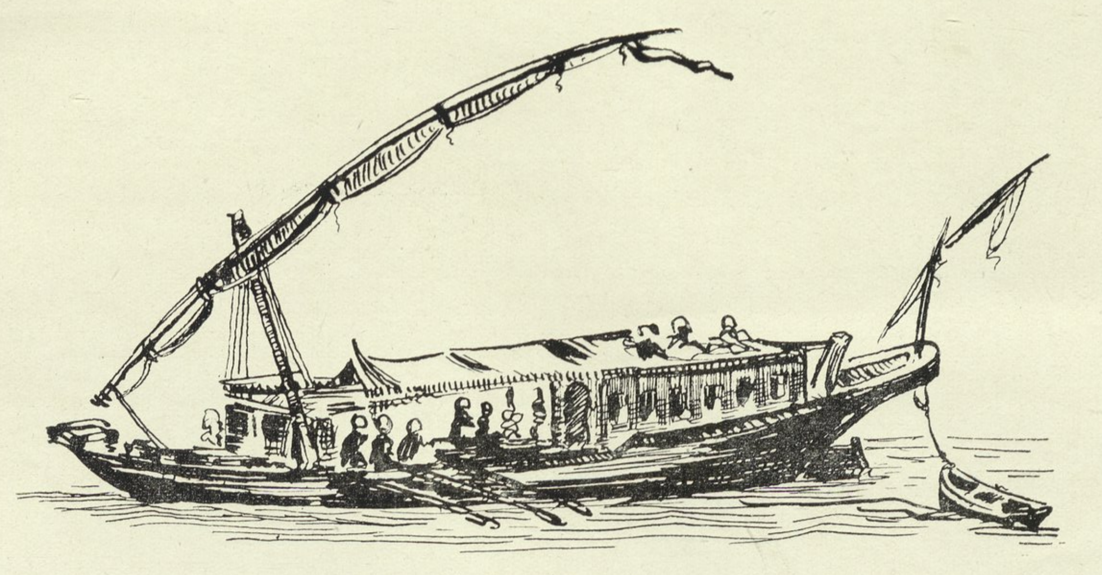
ميناء تراجان :

لما غزا الفرس مصر على يد قمبيز فى سنة ٥٢٥ قبل الميلاد، شيد ملك فارس بختنصر حصنا قويا على نهد من الصخر فيما يسمى اليوم مصر القديمة على مقربة مما بقى من آثار مدينة الفسطاط وعلى بعد أميال من كنيسة مار جرجس البيزنطية وكنيسة المعلقة القبطية ، وقد سمى بختنصر هذا البناء باسم عاصمة ملكه بابلون (Babylone) وأنزل فيه بعض الأسرى البابليين الذين أطلقوا عليه اسم المدينة التى جاءوا منها ، وقد قام بأعمال البناء أحد مهندسى الفرس اسمه أرتخشيارش أوخوس .

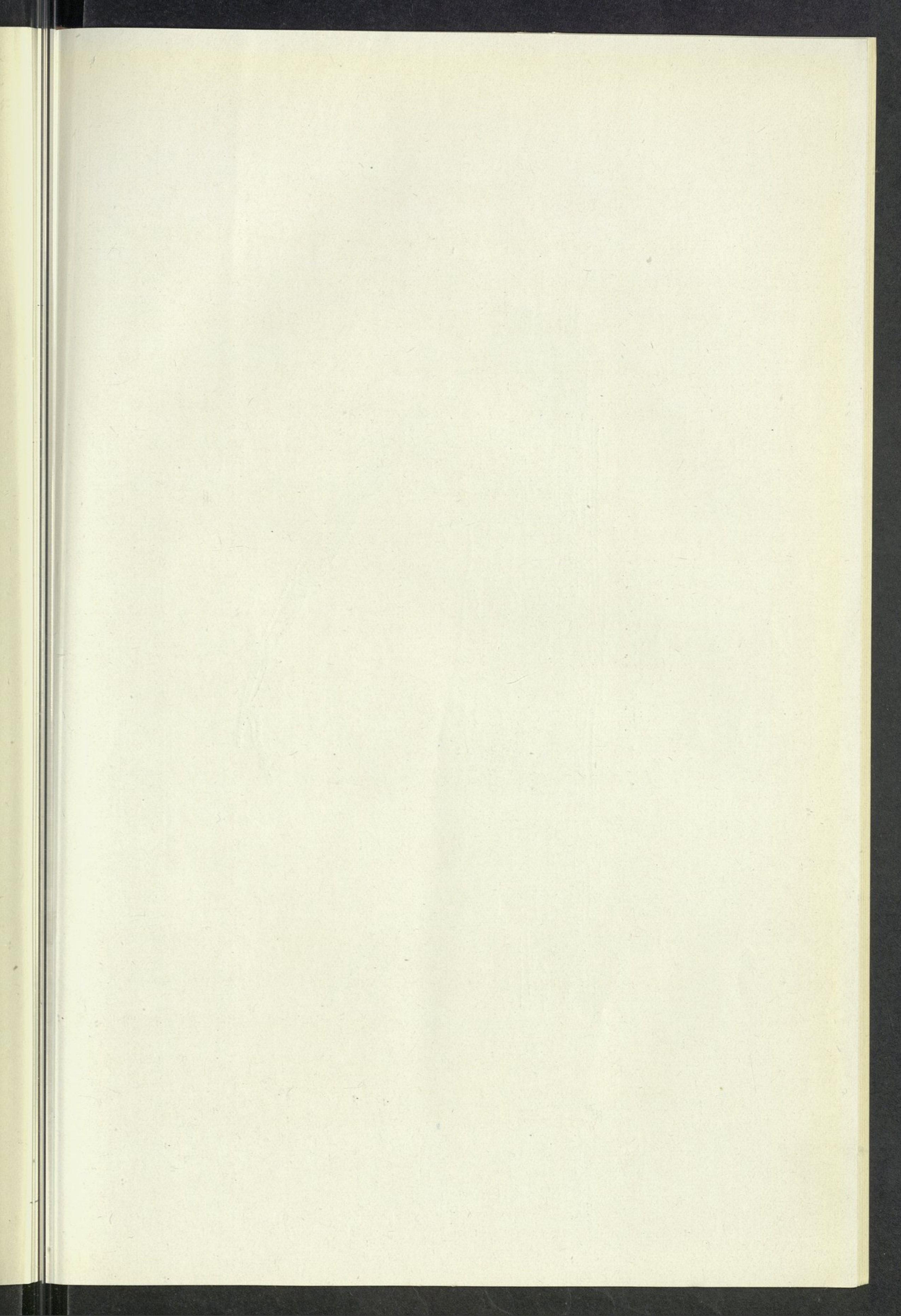
وعندما دالت دولة الفرس ووقعت مصر فى قبضة الرومان ، واستوى على عرش الامبراطورية الرومانية تراجان فى سنة ٩٨ بعد الميلاد جاء بنفسه الى مصر وأقام فى العام المتمم للمائة من الميلاد حصنا منيعا امتدّت أسواره الى أساس القصر الفارسى القديم الذى جدّد بناؤه على الطراز الرومانى ولا تزال بعض مبانيه باقية حتى الآن .

وكان يجرى النيل فى ذلك الوقت تحت أسوار حصن تراجان فأنشأ الامبراطور فيه مرسى كانت ترسو فيه السفن وكان له درج يهبط منه الى الماء كلما تغير علو النهر وكانت السفن تمرّ من أحد أبواب القصر بين صرحين مستديرين قائمين اتجاه جزيرة الروضة (فيما بين كنيسة مار جرجس والمتحف القبطى الآن) فتحتمى فى الداخل وراء الأسوار الخارجية المنيعة ، كما كان الامبراطور ينزل من سفينته على رصيف يقع عند البوابة الجنوبية وآثاره باقية حتى اليوم .

وكذلك شق تراجان خليجا بدأ من ممفيس (البدرشين) ومر ببوبسطس (Bubastis) (وهى تل بسطه بالقرب من الزقازيق) وفاقوزا (فاقوس) ، فكانت المراكب تسير فيه ثم تجتاز بحيرة المنزلة الى بلوز (بور سعيد) ومنها تتابع سيرها فى عرض البحر الأبيض المتوسط كما كانت تقلع شرقا من ممفيس الى القُلْزُم عن طريق الخليج القديم الذى أعاد تراجان حفره .



١٠ — ذهبية مصرية تسير فى النيل فى عهد الرومان



وقد ذكر المؤرخ الانجليزى الفرد بتلر أن الحاميات الرومانية كانت تعسكر على الهضبة المرتفعة الواقعة جنوبى قصر بابلون وسماها العرب " الرصد " وذلك لأن معسكر الحاميات الذى ذكره سترابون (بعد أن زار مصر حوالى عام ٢٥ قبل الميلاد) ورأى فيه ثلاث فرق من الحاميات الرومانية غير فريد فى موقعه ، إذ أن المياه تصل اليه من النيل بوساطة عدّة سواق ، ولما كانت مثل هذه العملية معرّضة للخطر والهدم من أى قوة معادية فقد أولاها الامبراطور تراجان عنايته وحملته على تأسيس قصره على المسطح القريب من النيل وشق بجوة لمرور السفن من النيل الى باب الحصن الجنوبى الذى بلغ ارتفاع أبراجه ستين قدما ونيفا[١] .

وقال بطليموس الجغرافى (وهو من أهالى الاسكندرية ووضع كتابه سنة ١٥١ بعد الميلاد) : " إن قناة تراجان كانت تخترق مدينة بابلون وتقسمها قسمين وتفيض فى مدينة هيروبوليس (Heroopolis) ومدينة بابلون ، وكان النيل بين الروضة وقصر بابلون أوسع كثيرا وأعرض مما هو عليه الآن بعد أن انحسرت مياه النهر الى مجراه الحالى " .

ويقول المقريزى : " إن الحصن كان يطل على النيل وتصل السفن الى بابه الغربى الذى كان يعرف بباب الحديد وأن جزيرة الروضة تجاهه ومقياس النيل بجانب الحصن[٢] " .

وعلى ذلك كانت ممفيس فى ذلك العهد بفضل الميناء الرومانى الذى أنشأه تراجان فى داخل حصنه ثغرا عامرا بالمراكب الحربية والتجارية القادمة من البحر الأحمر أو الآتية من البحر الأبيض .

وقد لعب هذا الميناء دورا مهما طوال حكم الرومان والبيزنطيين كما قاوم حصنه العرب مقاومة عنيفة فى أثناء فتحهم مصر .

---

(١) الفرد بتلر : « فتح العرب لمصر » تعريب محمد فريد أبو حديد بك ص ١٨١ .

(٢) المقريزى : " المواعظ والاعتبار فى ذكر الخطط والآثار " ج ١ ص ٢٨٧ ، وهذا المقياس هو غير مقياس النيل الذى بنى فى الطرف الجنوبى من جزيرة الروضة فى سنة ٧١٦ للميلاد .

الملاحة التجارية فى عصر الرومان :

إن من أهـم أسباب انتعاش ملاحة مصر التجارية الشرقيـة فى ذلك العصر كشف طرق الاستفادة من الرياح الموسميـة وما ترتب على ذلك من اختصار المسافة باجتيـاز الطريق رأسا من الخليج العربى الى بلاد الهنـد ، بدلا من السير بمحاذاة الشواطئ ، يضاف الى ذلك تأمين الطرق الصحراوية التى كانت تربط وادى النيل بالبحر الأحمر وما حفر من الآبار على جانبيها ، و إعادة حفر القناة التى كانت تصـل فرع النيل الشرقى بالبحر الأحمر فى عهـد الامبراطور تراجان ، وفتح طرق جديدة بين مدينـة أنتينو بوليس (١) وثغر بيرينيس على البحر الأحمـر ، والقضاء على أعمـال القرصنة فى البحر الأحمر والمحيط الهندى .

و يقـدّر المؤرخ بلين (Pline) قيمة تجارة الامبراطورية الرومانيـة مع بلاد العرب والهند فى عصر الامبراطور فز بازيان (Vespasien) بمبلغ ١,١٠٠,٠٠٠ جنيه سنويا كان يدفع جزء منه للنقل ، وكان يزداد ثمن البضاعة الشرقية الى مائة ضعف منذ خروجها من بلادها حتى وصولها الى روما ، ممـا يدل على الأرباح الهائلة التى كان يجنيها التجار من وراء مثل هذه الصفقات .

على أنه لمـا كان همّ أباطرة الرومان على اختلاف أصـولهم وتباين مشاربهـم أن يهيئوا لحاضرة امبراطوريتهم الغلال التى كانت تنتجها بوفرة الأراضى المصرية الخصبة ، فلا عجب أن يعنوا عناية فائقة بسنّ القوانين التى تتناول تنظيم توصيل هذه الغلال بحرا الى روما ، من ذلك ما أصدره الامبراطور قسطنطين فى سنة ٣٣٠ من التشريعات الخاصة بنظام الأنون (Annone) أى بالمحاصيل السنوية التى تقدّمها كل ولاية من الولايات الرومانية ، وأهمها وأغناها مصر ، لعاصمة الامبراطورية وتنظيم القوافل البحرية التى تتـولى نقلها بمعرفة جماعة من السفّانين عرفوا باسم (Navicularii) واحتكروا مثل هذه المهمة بالنسبة الى حاصلات مصر والشام .

---

(١) وتقع بالقرب من المنيا .

(ب) عصر البيزنطيين

الأسطول المصرى فى عهد البيزنطيين :

لما توفى الامبراطور تيودوز الأوّل فى سنة ٣٩٥ اقتسم ولداه هونوريوس (Honorius) وأركاديوس (Arcadius) الامبراطورية الرومانية بينهما وجعلاها مملكتين، إحداهما شرقية وثانيتهما غربية،وصارت مصر من أقسام المملكة الشرقية التى عرفت بالدولة البيزنطية، وعاصمتها بيزنطة (استانبول الآن).

وقد أخذت هذه الدولة تشيد الأساطيل وتهتم بأمر القوة البحرية وترسل سفنها الى البحر الأسود لتوسع نطاق التجارة مع البلاد الساحلية، وأنفذت مراكبها الحربية والتجارية الى شواطئ سوريا ومصر لنقل الغلال من وادى النيل الى بيزنطة.

وقد استمرت السفن التجارية المصرية على نشاطها القديم فى البحر الأحمر وغيره، تتردّد على ثغور بلاد العرب والحبشة وبلاد الهند، وتنقل منها البضائع الى الإسكندرية التى لم تزل مركزا مهما لتجارة الشرق والغرب[1].

وفى عهد الامبراطور جوستنيان (Justinien) الذى تربع على عرش بيزنطة فى سنة ٥٢٧ امتنعت السفن المصرية من التردّد على مصاب أنهر الهند وخليج كامباى، وبقيت تسافر الى سيلان فقط ولا تتعدّى مدينة كوسماس (Cosmas).

ولما كانت مملكة الحبشة قد ارتبطت بالكنيسة المصرية منذ سنة ٣٢٠ وأقام بطريك الإسكندرية فرومنتيوس أسقفا للحبشة، زادت العلاقات التجارية بين البلدين وتوثقت الروابط بينهما حتى استعان كالب ملك أكسوم بالسفن المصرية

---

(١) ابراهيم نصحى : " البحر الأحمر فى عصر البطالمة والرومان " (مجلة الجيش عدد ابريل سنة ١٩٤٧ ص ٤٠٤).

فى الحملة التى أغار بها على بلاد العرب فى سنة ٥٧٠ لفتح مملكة اليمن، فنقل جيوشه وأفياله من سواحل الحبشة الى شواطئ جزيرة العرب (١) .

الملاحة التجارية فى عهد البيزنطيين :

لما خلف البيزنطيون الرومان فى حكم مصر أبقوا النظم البحرية التى وضعها سلفهم على حالها دون أن يدخلوا عليها تجديدا ولا تحسينا .

ولما كانت مصر فى مفترق طرق المواصلات البحرية المعروفة فى ذلك العهد فقد كانت ترد إليها من الصين والهند الأخشاب والحرائر والأوانى الخزفية، غير أن المراكب التى كانت تنقل إليها هذه البضائع كان ينتهى بها المطاف الى ثغور البحر الأحمر التى ورثها البيزنطيون عن البطالسة وأهمها بيرينيس (Bérénice) (٢)، ولوكوس ليمين (Leukos Limen) ، وفيلوتيرا (Philotéra) (٣)، وميوس هورموس (Myos Hormos) (٤).

فكان يتلقى المصريون هذه الواردات هناك من البحارة (Nauclères) الأجانب وينقلونها على مراكبهم النهرية وينحدرون فى النيل إلى الاسكندرية قاطعين هذه المسافة فى اثنى عشر يوما ، وعن هذا الطريق نفسه كانت ترد إلى مصر ما تصدره إليها بلاد أواسط أفريقيا من عاج وآبنوس وذهب وزمرد .

غير أنه أهمل أمر هذه الموانئ ابتداء من القرن السادس واتجهت الملاحة نحو ثغر جديد سمى كليسما (Clysma) (٥) — السويس الآن — حيث كانت تنزل البضائع وتحمل على المراكب المصرية التى كانت تنساب بها فى قناة تنتهى عند قلعة

---

(١) إسماعيل سرهنك باشا : "حقائق الأخبار عن دول البحار" ج ٢ ص ٢٠ .

(٢) تجاه أسوان .

(٣) اليوم سفاجه .

(٤) عند رأس أبى شعر .

(٥) أصله ميناء أرسينوى الذى أسسه بطليموس الثانى وعرف فيما بعد باسم كليو باتريس أرسينوى (Cleopatris-Arsinoé) ثم كليسما (Clysma) ثم القلزم ثم السويس .

بابلون (Babylone) — مصر القديمة — ثم تتجه شمالا فى النيل إلى رشيد ودمياط والاسكندرية ومنها تقلع إلى أوروبا فى عشرين يوما .

إلا أن تأسيس القسطنطينية كان ضربة قاضية على الملاحة المصرية والتجارة الخارجية إذ أن صادرات الشرق الأقصى آثرت أن تتجه إلى العاصمة الجديدة عن طريق الخليج الفارسى مخترقة جزيرة العرب والشام على ظهر القوافل بدلا من النزول فى البحر الأحمر واختراق مصر واجتياز البحر الأبيض المتوسط عرضا .

على أن قطع الفُرس طريق هذه القوافل أدّى بالامبراطور جوستنيان (Justinien) فى القرن السادس إلى العودة إلى نقل تلك البضائع بوساطة ثغور البحر الأحمر المصرية ، وقد قام فى ذلك العهد تاجر من الاسكندرية إسمه كوسماس أنديكوبلوستيس (Cosmas Indicopleustès) حوالى سنة ٥٢٧ برحلة جريئة على متن البحار إذ انحدر فى البحر الأحمر واجتاز المحيط الهندى وهبط الحبشة وشواطئ القارة الأفريقية الشرقية حتى بلغ زنجبار وجزيرة سيلان ، ثم انزوى بعد عودته إلى مصر فى عقر دير من أديرة طورسيناء ، ودوّن ملاحظاته ومذكراته فى كتاب وضعه بعنوان : « الطبوغرافية المسيحية » (Topographie Chrétienne) .

ميناء الاسكندرية فى عصر البيزنطيين :

اشتهرت الاسكندرية فى ذلك العهد بصناعة بناء السفن فكان الثغر الاسكندرى أكبر أسواق العالم وأكثر موانئه ازدحاما وحركة ، وكانت به تجارة عظيمة تناولت القمح والكتان والورق والزجاج وغير ذلك من صنوف ما تخرجه البلاد ، وكانت تحمل إليها مقادير عظيمة من الذهب والعاج من بلاد النوبة والحبشة فضلا عن أنواع البهار والحرير والفضة والجواهر وغيرها التى كانت تأتى إليها من بحار الهند والصين إلى البحر الأحمر فتفرغ فى القُلزم (السويس) وتحمل فى الخليج إلى ممفيس ومنها تحدر فى النيل إلى الاسكندرية حيث كانت تبعث إلى أطراف البحر الأبيض المتوسط .

وكان لا بدّ لمثل هذه التجارة العظيمة من عدد عديد من السفن، ولما كانت مصر منذ الأزمنة القديمة خلوًا من موارد الخشب الذى تصنع منه السفن، فقد كانت تشترى الأخشاب من بلاد الشام وغيرها وتصنع السفن فى دور الصناعة بالاسكندرية حيث كانت تفتل حبالها من التيل المصرى .

ومن السفن التى بنيت فى الإسكندرية فى ذلك العصر سفينة غلال كانت تحمل ٢٠,٠٠٠ مدّ أى ما يعادل ثمانمائة طن[١] مما يدل على متانة صنعها وكبر حجمها، ولم يذكر أحد أن حمل هذه السفينة كان فذا أو غير مألوف بل أكبر الظنّ أن مثل هذه السفن — تجارية كانت أم حربية — كانت أكبر كثيرا مما اعتاد الناس أن يظنوا فيها[٢] .

انتهاء عصر البيزنطيين :

عانت مصر تحت حكم الرومان والبيزنطيين بؤسا شديدا وفقرا مدقعا حتى أصبحت جهود الأهلين منصرفة الى الزراعة دون غيرها لتصدير كميات كبيرة من القمح الى روما وبيزنطة مما أدى بالمصريين الى التذمر والاستياء وساعد الفرس على الزحف على مصر وفتح الإسكندرية فى سنة ٦١٧ فى عهد الامبراطور هرقل (Héraclius 1er) .

ولكن علو همة ذلك الامبراطور البيزنطى أثار نهضة قوية على الغزاة حتى نكص الفرس على أعقابهم فى سنة ٦٢٨، واقتفى هرقل أثرهم حتى بلغ بلادهم فأحرق قصر كسرى، ورجع البيزنطيون الى مصر وأقاموا فيها ثلاث عشرة سنة الى أن فتحها العرب فى سنة ٦٤١ .

---

(١) لأن المدّ يوازى خمس الأردب والأردب يوازى ١٩٨ لترا . وعلى هذا فاذا بلغت شحنة تلك السفينة ثمانمائة طن فيمكن تقدير حمولتها بما لا يقل عن ثلاثة أو أربعة آلاف طن .

(٢) الفرد بتلر : "فتح العرب لمصر" (تعريب محمد فريد أبو حديد بك ص ٨٣) .

المراجع الخاصة بالفصل الرابع

باللغـــة العربية :

ابراهيم نصحى : المجمل فى التاريخ المصرى : مصر فى عهد البطالسة والرومان .

اسماعيل سرهنك باشا : حقائق الأخبار عن دول البحار (أوائل الجزء الثانى) .

محمـود عبـد الهادى : المعارف البحرية .

باللغـــة الفرنسية :

Chapot (Victor) : Histoire de la Nation Egyptienne, t. III : L'Egypte romaine.

Diehl (Charles) : Histoire de la Nation Egyptienne, t. III : L'Egypte chrétienne et byzantine.

Duruy (Victor) : Histoire des Romains depuis les temps les plus reculés jusqu'à l'invasion des Barbares.

Groningen (B. A. Van) : L'Egypte et l'Empire, Aegyptus, VII, 1926.

Hohlwein (N.) : La police des villages égyptiens à l'époque romaine. Musée Belge, X.

Jouguet (Pierre) : Précis de l'Histoire d'Egypte, t. I : L'Egypte greco-romaine, de la conquête d'Alexandre à Dioclétien.

Lesquier (J.) : L'armée romaine d'Egypte, d'Auguste à Dioclétien.

Macquart (Joachim) : Organisation militaire chez les Romains.

Maspero (Jean) : Organisation militaire de l'Egypte byzantine.

Munier (Henri) : Précis de l'Histoire d'Egypte t. II : L'Egypte Byzantine, de Dioclétien à la Conquête arabe.

باللغـــة الإنجليزية :

Charlesworth (M. P.) : Trade routes and commerce of the Roman Empire.

Johnson (A. C.) : Roman Egypt, t. II of the Series : An Economic Survey of Ancient Rome.

MILNE (J. GRAFTON) : A History of Egypt under Roman Rule.

MILNE (J. GRAFTON) : Egyptian Nationalism under Greek and Roman Rule.

MOMMSEN (T.) : Provinces of the Roman Empire, t. II.

TONES (A. H. M.) : The cities of the Eastern Roman Provinces.

باللغـــة الألمانية :

ROSTOWZEW (M.) : Kornhebung und Transport in Griechischrömischen Aegypten.

الفصل الخامس

فتح عمرو بن العاص وعصر العرب

(٦٤١ - ١٢٥٠)

دخول العرب مصر :

فى أواخر شهر أغسطس سنة ٦٣٤ توفى أبو بكر الصدّيق بعد أن فرغ من حرب المرتدين ودانت جزيرة العرب للاسلام وغزت جيوشه العراق بقيادة خالد ابن الوليد .

وعلى أثر وفاته بويع لعمر بن الخطاب بالخلافة فأعدّ حملة أمّر عليها أبا عبيدة فسارت إلى بلاد الشام لفتحها والتقت بجيوش هرقل (Héraclius 1er) فى موقعة اليرموك أو الواقوصة فى أوائل سنة ٦٣٦ وانتصرت عليه وقدم عمر بنفسه إلى الشام ودخل بيت المقدس .

وفى السنة نفسها جهز عمر تجريدة أخرى عهد بقيادتها إلى سعد بن أبى وقّاص القرشى التقت بالفرس سنة ٦٣٦ بالقرب من القادسية فى موقعة فاصلة كان النصر فيها حليف العرب الذين شدّدوا الحصار على " المدائن " عاصمة الفرس ودخلوها فاتحين سنة ٦٣٧ ، بعد فرار ملكها " يزدجرد " (Iezdedjerd) .

وفى سنة ٦٣٨ استأذن عمرو بن العاص أمير المؤمنين عمر بن الخطاب فى فتح مصر فبعثه عمر بعد تردّد فى أربعة آلاف مقاتل أو أقل وقال له :

" سيأتيك كتابى سريعا إن شاء الله تعالى ، فإن أدركك كتابى آمرك فيه بالانصراف عن مصر قبل أن تدخلها أو شيئا من أرضها فانصرف ، وإن انت دخلتها قبل أن يأتيك كتابى فامض لوجهك واستعن بالله واستنصره " .

ولم يكن عمرو قد تجاوز تخوم مصر حتى ورد له كتاب عمر فواصل سيره حتى بلغ الفرما[١] فى أواخر سنة ٦٣٩ وتغلب على مقاومة الروم ثم مر بالقنطرة والقصاصين والتل الكبير و بلبيس إلى أن وصـل إلى قرية على النيـل تدعى "أم دُنين[٢]"، واستسلمت له قلعة بابلون فى التاسع من شهر أبريل سنة ٦٤١ بعـد مقاومة دامت سبعة أشهر ، ثم أتم عمرو فتح البلاد بدخوله الاسكندرية فى العاشر من ديسمبر سنة ٦٤١ (غرة المحرم سنة ٢١ هـ) فأصبحت البلاد فى قبضة العرب .

السفن الحربية قبل الإسلام :

كان عرب الجاهلية يجهلون ركوب البحر لبداوتهم ، فلم يكن لهم من السفائن إلا ما كان لِحمير وسبأ فى أيام التبابعة لأنهم كانوا أهل ملاحة وتجارة عظيمة فى البر والبحر ، إذ كان اليمنيون ينقلون متاجر الهند وحاصلاتها ومصنوعاتها إلى المصريين والأشوريين والفينيقيين فى سفن البحر وفى قوافـل البر . وكان على شواطئ اليمن فُرض ترسو عندها السفن القادمة من الهند أو من وادى الفرات وكان لهم فرضة اسمها "موزا" يبنون فيها السفن الكبيرة التى كانت تمخر عباب المحيط الهندى ، ولهذا السبب عمرت جزيرة سُقُطْرَى (Socotora) يومئذ لتوسطها فى طريق تلك التجارة ، ومن الفـرض التجارية المشهـورة فى اليمن فى ذلك العهـد "عدن" و"قافا" (حصن غراب) و"ظفار" و"مسقط" التى كانت ترسو عندها السفن الصاعدة فى خليج فارس إلى بابل .

أما أهل الحجاز فكانوا يخافون البحر ولا يجسرون على ركوبه حتى ظهر الإسلام ، إلا أن الأعراب منهم ظلوا على كرهه والخوف منه حتى بعد الإسلام .

---

(١) التى قامت على مقربة منها « بورسعيد » .

(٢) ذكر على مبارك باشا فى « الخطط التوفيقية » ج ٨ ص ٨٥ أن : « أم دنين هى التى محلها الآن جامع أولاد عنان بالطرف الشمالى الغربى لقاهرة مصر عند قنطرة الليمون » .

السفن الحربية بعد الإسلام :

فلما جاء الإسلام وامتدت فتوحاته فى فارس وسوريا ومصر وشاهد العرب سفن الروم تاقت أنفسهم إلى إنشاء السفن الحربية ، وأول من ركب البحر منهم العلاء بن الحضرمى فى أيام عمر بن الخطاب إذ كان عاملا على البحرين فأراد أن يفتح سواحل فارس ، و بينه و بينها الخليج الفارسى ، فعبر عليها فى المراكب ولم يستأذن عمر ولم يفلح فى غزوته فشق ذلك على عمر ، فجعل قصاصه أن يكون تحت إمرة سعد بن أبى وقّاص أمير الكوفة .

ويقول المقريزى فى هذا الصدد : "إن أوّل من ركب البحرفى الإسلام للغزو العلاء بن الحضرمى ، وكان على البحرين من قبل أبى بكر وعمر فأحب أن يؤثر فى الأعاجم أثرا يعز الله به الاسلام على يديه ، فندب أهل البحرين إلى فارس فبادروا إلى ذلك وفرقهم أجنادا وجعل على أحدها الجارود بن المعلى ، وعلى الثانى سوار بن همام ، وعلى الثالث خليد بن المنذر بن ساوى ، وجعل خليدا على عامة الناس ، فحملهم على البحر إلى فارس بغير إذن عمر بن الخطاب وكان عمر لا يأذن لأحد فى ركوب البحر غازيا كراهة للتغرير بجنده اقتداء برسول الله وخليفته أبى بكر ، فعبرت تلك الجنود من البحرين إلى فارس فخرجوا فى إِصْطَخْر[1] ، و بإزائهم أهل فارس عليهم الهربذ ، فحالوا بين المسلمين و بين سفنهم فقام خليد فى الناس فقال : "أما بعد فإن الله تعالى إذا قضى أمرا جرت المقادير على مطيته ، و إن هؤلاء القوم لم يزيدوا بما صنعوا على أن دعوكم إلى حربهم ، وإنما جئتم لمحاربتهم والسفن والأرض بعد الآن لمن غلب واستعينوا بالصبر والصلاة و إنها لكبيرة إلا على الخاشعين" . فأجابوا إلى القتال وصلوا الظهر ثم ناهزوهم فاقتتلوا قتالا شديدا فى موضع يدعى

---

(١) اصطخر من أقدم مدن فارس وأشهرها ، وكان يسميها الاغريق "برسبوليس" (Persépolis)، واسمها اليوم "تخت جمشيد" وتقع على مقربة من شيراز . وقد أسس هذه المدينة قورش ملك الفرس. واتخذها الساسانيون مقاما لهم كما اتخذها أمراء العرب من بعدهم مقرّا لحكمهم . واسمها الاغريق. "برسبوليس" معناه مدينة الفرس أما اسمها الفارسى "تخت جمشيد" فمعناه "عرش جمشيد" .

«طاوس» فقتل من أهل فارس مقتلة عظيمة لم يقتتلوا مثلها قبلها، وخرج المسلمون يريدون البصرة إذ غرقت سفنهم ولم يجدوا إلى الرجوع إلى البحر سبيلا فاذا بهم وقد أخذت عليهم الطرق فعسكروا وامتنعوا ، وبلغ ذلك عمر بن الخطاب فاشتدّ غضبه على العلاء وكتب إليه بعزله وتوعده وأمره بأثقل الأشياء عليه وأبغض الوجوه إليه بتأمير سعد بن أبى وقاص عليه وقال : "إلحق بسعد بن أبى وقاص بمن معك". فخرج من البحرين بمن معه نحو سعد وهو يومئذ على الكوفة وكان بينهما تباين وتباعد . وكتب عمر إلى عتبة بن غزوان بأن : "العلاء بن الحضرمى حمل جندا من المسلمين فى البحر فأقطعهم الى فارس وعصانى وأظنه لم يرد الله عز وجل بذلك ، فخشيت عليهم ألا ينتصروا وأن يغلبوا فاندب لهم الناس وضمهم اليك من قبل أن يجتاحوا" . فندب عتبة الناس وأخبرهم بكتاب عمر فانتدب عاصم بن عمر وعرفجة بن هرثمة وحذيفة بن محصن ومجزأة بن ثور نها بن الحارث والترجمان بن فلان والحصين بن أبى الحر والأحنف بن قيس وسعد بن أبى العرجاء وعبد الرحمن بن سهل وصعصعة بن معاوية ، فساروا من البصرة فى إثنى عشر ألفا من البغال يجنبون الخيل وعليهم أبو سبرة بن أبى رهم، فساحل بهم حتى التقى أبو سبرة وخليد فأُخذت عليهم الطرق . وقد استصرخ أهل إصطخر أهل فارس كلهم فأتوهم من كل وجه وكورة، فالتقوا هم وأبو سبرة فاقتتلوا، ففتح الله على المسلمين وقتل المشركون وعاد المسلمون بالغنائم الى البصرة ورجع أهل البحرين الى منازلهم"[1].

أما أول من ركب بحر الروم (البحر الأبيض المتوسط) فهو معاوية ابن أبى سفيان حينما كان عاملا على الشام فى خلافة عثمان بن عفان ومتوليا جند دمشق والأردن . كتب معاوية الى عمر يستأذنه فى ركوب البحر فأبى ، فراجعه فى ذلك وألح عليه فبعث عمر الى عمرو بن العاص عامله فى مصر يطلب اليه أن يصف له البحر فأجابه عمرو :

(١) المقريزى : "المواعظ والاعتبار فى ذكر الخطط والآثار" ج ٢ ص ١٨٩ .

" يا أمير المؤمنين إنى رأيت البحر خلقا كثيرا يركبه خلق صغير، ليس إلا السماء والماء إن ركد أحزن القلوب وإن ثار أزاغ العقول ، يزداد فيه اليقين قلة والشك كثرة ، هم فيه دود على عود، إن مال غرق وإن نجا برق " .

وعندما ما تلق عمر هذا الكتاب بعث الى معاوية برسالة جاء فيها :

" لا والذى بعث محمدا بالحق ، لا أحمل فيه مسلما أبدا ، وقد بلغنى أن بحر الشام يشرف على أطول شئ من الأرض ، فيستأذن الله تعالى فى كل يوم وليلة أن يفيض على الأرض فيغرقها ، فكيف أحمل الجنود فى البحر الكافر المستعصب ، وتالله لمسلم واحد أحب الىّ مما حوته الروم ، فاياك أن تعرض لى ، وقد تقدّمت اليك وقد علمتَ مالقى العلاء منى ولم أتقدّم اليه فى مثل ذلك " .

فلما كانت خلافة عثمان بن عفان رغب اليه معاوية وألح عليه فى ركوب البحر فقبل بشرط أن يجعل الغزو فى البحر اختيارا ، فمن اختار ركوبه حمله وأعانه إذ قال له :

" تنتخب الناس ولا تَقرع بينهم ، خيّرهم ، فمن اختار الغزو طائعا فاحمله وأعنه " .

فأبحر معاوية الى جزيرة قبرس سنة ٦٤١ (٦٨ هـ) وصالحه أهلها على ٧٠٠ دينار، وتعهدوا بدفعها سنويا ، وهذه هى أول غزوة بحرية فى الاسلام ، فراق للعرب النصر وازدادوا رغبة فيه ، فجعلوا ذلك فى أوقات معينة من الصيف والشتاء [1] .

ولم يكن للعرب خبرة بالملاحة فاستخدموا فى بادئ الأمر من كان تحت سلطانهم من الروم وغيرهم وفيهم أهل الصناعة والنواتىّ ، فأنشأوا لهم السفن والشوانى وشحنوها بالرجال والأسلحة . وأنزلوا فيها الجند والمجاهدين ، فمنهم من كان يغزو فى البحر جهادا فى سبيل الله وابتغاء الأجر والثواب ، وصاروا يروون أحاديث عن الرسول تتضمن معنى الحث على الجهاد فى البحر حتى بلغت بهم الحماسة درجة

(١) المقريزى : " المواعظ والاعتبار فى ذكر الخطط والآثار " ج ٢ ص ١٩٠ .

جعلت النساء أنفسهن يغزون فى البحر ومنهن أم حرام زوجة أحد الصحابة التى لقيت حتفها فى غزوة بحرية فى قبرس ، وقيل إنه لما غزا الأسطول الاسلامى القسطنطينية كان أحد أولاد الخليفة عمر حاضرا فسأل أمير البحر عن ذنوب الغزاة المجاهدين فأجابه الأمير "إن آثامهم معلقة فى أعناقهم"، فأجابه ابن عمر : "والذى نفسى بيده لقد تركوا آثامهم على الشاطئ" . وعزوا الى الرسول أنه قال : "ان الجهاد فى البحر فيه عشرة أمثال أجر الجهاد فى البر"(١) .

وقد أطلق العرب على مجموع السفن كلمة "أسطول" وهو لفظ يونانى (Stolos) عربوه ، وجعلوا مقر أساطيلهم البحر الأبيض المتوسط خاصة واشترك معهم أهل الشام وافريقية والأندلس وأنشأوا دور الصناعة لبناء السفن فى تلك البلاد ، وأول دار لصناعة السفن فى الاسلام بنيت فى تونس فى سنة ٧٣٦ فى عهد عبد الملك ابن مروان إذ أمر عامله على افريقيا حسان بن النعمان بذلك ففعل ونقل من مصر الى تونس ثلاثة آلاف من الأقباط الذين تدربوا على صناعة السفن فأنشأوا المراكب هنالك(٢) وجهزوها بالعدّة والسلاح و بعث فيها العرب المحاربين لغزو جزيرة صقلية فلم يتيسر لهم فتحها إلا فى أيام الأغالبة ، إذ فتحها أسد بن الفرات فى عهد زيادة الله بن إبراهيم بن الأغلب كما فتح قوصرة ، فازداد المسلمون رغبة فى غزو البحر، فبالغوا فى إنشاء الأساطيل فى افريقية والأندلس حتى بلغ عدد سفن أسطول الأندلس فى أيام عبد الرحمن الناصر فى أواسط القرن الحادى عشر الميلادى (منتصف القرن الرابع للهجرة) مائتى سفينة فى حين أسطول افريقية كان نحو ذلك .

وكانت أشهر مرافئ الأندلس بجاية (Bougie) والمرية ، وتعدّدت فيهما دور الصناعة، وكل دار تبنى أسطولا على رأسه قائد ورئيس ، فالقائد يدبر أمر سلاحه وحربه ومقاتلته ، والرئيس يدبر أمر حربه بالريح أو بالمجاديف . فاذا اجتمعت

(١) الأمير شكيب أرسلان : "تاريخ غزوات العرب" ص ١٠٨ .

(٢) البكرى : "وصف أفريقية" ص ٨٤ .

الأساطيل لغزو عسكرت بمرفئها المعلوم وعهدت قيادتها العليا الى أحد الأمراء من أعلى طبقات الدولة سمى أمير البحر (وهو أصل كلمة أميرال[١] Amiral) .

ويرجع امتناع المسلمين عن ركوب البحر للغزو فى أول الأمر الى أن العرب لبداوتهم لم يكونوا بادئ بدء مهرة فى ركوبه ، أما الروم فكانوا قد مرنوا عليه وأحكموا الدربة به لممارستهم أحواله وتدريبهم فى التقلب على أعواده ، فلما استقر الملك للعرب وشمخ سلطانهم وصارت أمم العرب خولا لهم وتحت أيديهم وتقرب كل ذى صنعة اليهم بصناعته واستخدموا النواتى فى حاجاتهم البحرية وتكررت جولاتهم فى البحر تاقت أنفسهم إلى الجهاد فيه فأنشأوا السفن والشوانى وشحنوا الأساطيل بالرجال والسلاح وأمطوها العساكر والمقاتلة لمن وراء البحر من أمم واختصوا بذلك من ممالكهم وثغورهم ما كان أقرب إلى هذا البحر وعلى ضفته مثل الشام وأفريقية والمغرب والأندلس[٢] .

ولقد كان للأساطيل الإسلامية الشأن الأكبر فى اتساع الدولة الإسلامية شرقا وغربا ، فقد فتح العرب بها أهم جزر البحر الأبيض المتوسط ، منها سردينيا وصقلية وكورسيكا ومالطه وكريت وقبرص وميورقه ومينورقه ويابسة وقوصرة[٣] ، وغزوا كثيرا من سواحل هذا البحر ومخرت أساطيلهم عبابه فى غدو ورواح ، فاتحة غازية ، إلى أن أدرك الدولة الفاطمية بمصر والدولة الأموية بالأندلس الاضمحلال وطرقها الاعتلال فاسترجع الإفرنج بلادهم من أيدى المسلمين .

---

(١) كان للعرب فى الأندلس قائد للبحر اسمه « أمير الماء » ويظن أن لفظة « أميرال » محرفة عنها . وقد نقل هذا رينو (Reinaud) فى كتابه "غزوات العرب فى فرنسا وسافويا وبيمونت وسويسرا فى القرن الثامن والتاسع والعاشر الميلادى" عن النويرى عن أحد المخطوطات الموجودة فى دار الكتب الفرنسية بباريس .

(٢) المقريزى : "المواعظ والاعتبار فى ذكر الخطط والآثار" ج ٢ ص ١٩٠ .

(٣) هى جزيرة بنتلاريا الصغيرة الواقعة بين تونس وصقلية ، راجع ياقوت الحموى : "معجم البلدان" ج ٧ ص ١٨٣ .

أنواع مراكب العرب :

كانت مراكب الأساطيل العربية على أنواع عدّة نذكر منها :

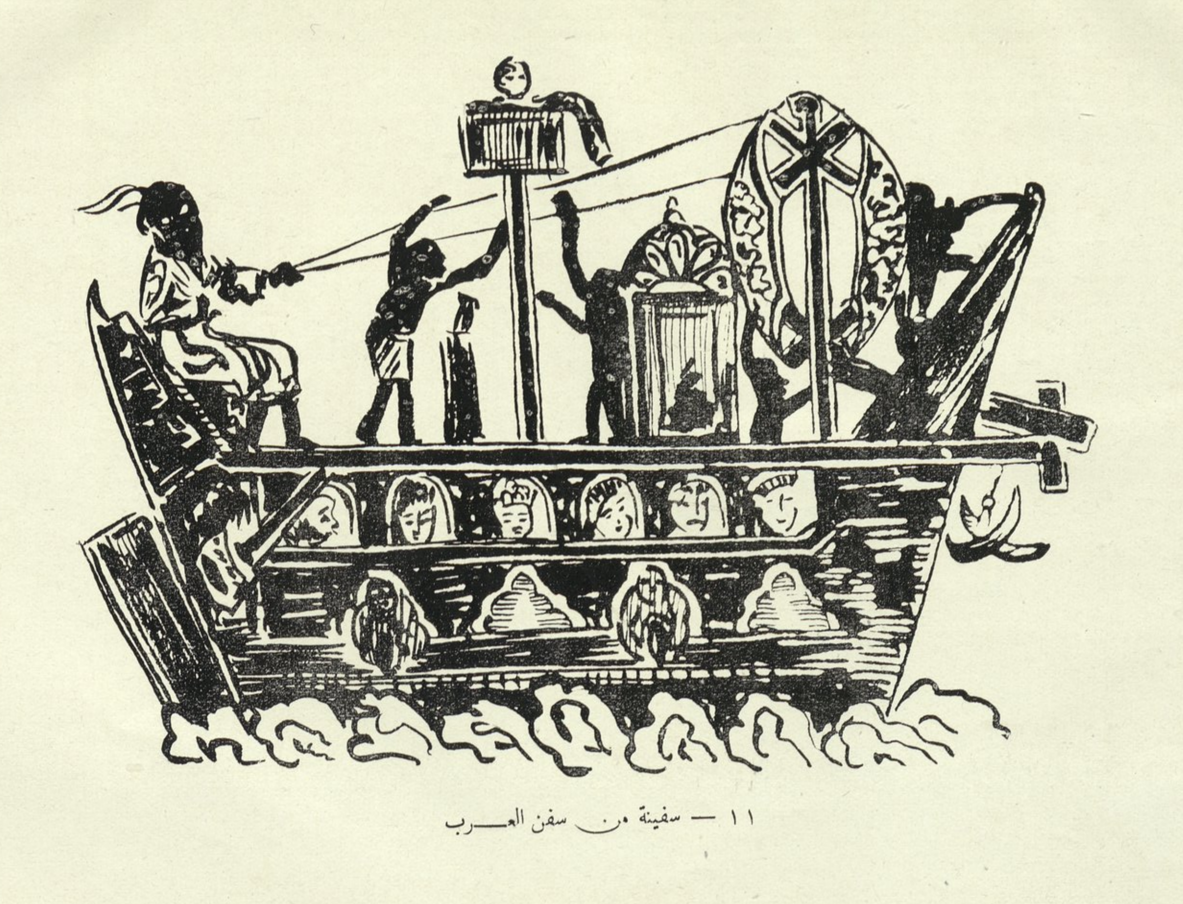
السفينة (Vaisseau ou navire) : (جمعها سفائن وسُفُن وسفين) وهى الجارية من المراكب الكبيرة، من سَفَن الشىء سفنا يسفنه أى قَشَره، وقد سميت بذلك لقشرها وجه الماء ، وصانعها السفَّان وحرفته السفانة . وقد جاء فى سورة العنكبوت : « فأنجيناه وأصحاب السفينة وجعلناها آية للعالمين ... » .

الفلك (Felouque) : وهى السفينة .

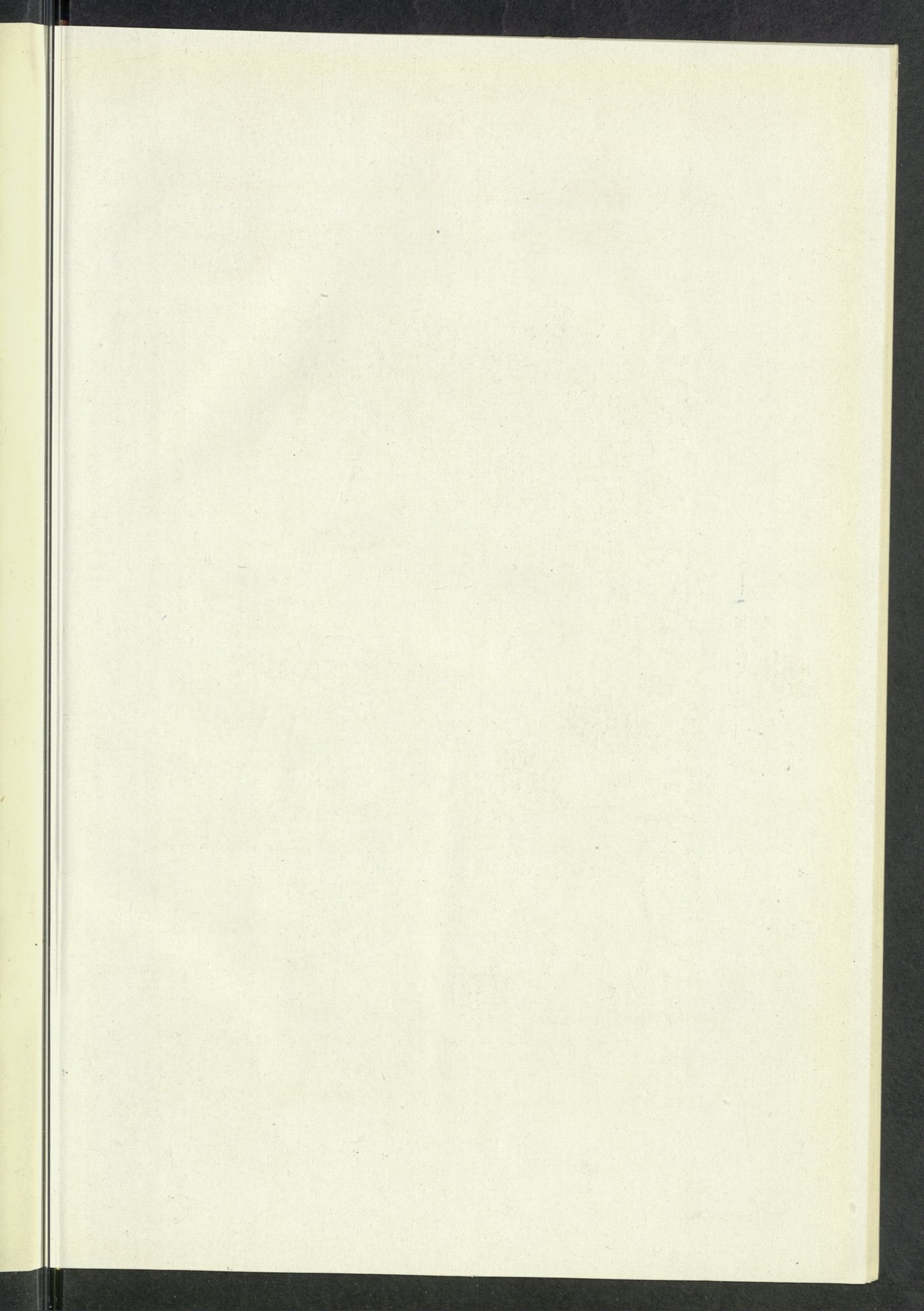
القُراق أو القُرْقور (Caraque) : (جمعها قراقير) وهى من السفن الكبيرة التى كانت تستعمل فى تموين الأسطول بالزاد والمتاع والذخيرة . ومنها ما كان بثلاثة ظهور وبثلاثة قلاع لا يخشى معها الرياح العاصفة، وكلمة قراق مأخوذة عن الاسم الإيطالى (Caracca) المشتق من كلمة (Caricare) ومعناها حمَّل (Charger) ولعل الاسم الإيطالى نفسه مأخوذ عن كلمة (Curach) وهى سفينة من سفن أهالى البلاد السكندينافية نزلت بهم إلى البحر الأبيض المتوسط فى القرن الحادى عشر الميلادى (سنة ١٠٤٣) .

الشينى أو الشونة (Galère) : (جمعها شـوانى) وهو مركب حربى كبير ذو أبراج وقلاع يستعمل للدفاع والهجوم ويجهز فى أيام الحرب بالسلاح والنفطية ويحشـد بالمقاتلة والجنود البحرية ، وكان أهم القطع التى يتألف منها الأسـطول الإسلامى وكان متوسط ما يحمله الشينى الواحد ١٥٠ رجلا ويجدّف بمائة مجداف، وقد ظل اسم الشينى متداولا فى الملاحة حتى أيام الدولة العثمانية .

العَدَوْلِيَّة : هى سفينة منسوبة إلى قرية فى البحرين يقال لها عَدَوْلِىّ أو إلى قبيلة من قبائل العرب تحمل هذا الاسم ، والعدولى : الملّاح .



١١ — سفينة من سفن العرب



الخَلِيَّة (Gabasse) : (جمعها خلايا) وهى السفينة الشراعية الكبيرة أو التى تسير من غير أن يسيّرها الملاح أو التى يتبعها زورق صغير يقال له الشبكة أو الركوة (Gabare) وقد شبهت بالخلية من الإبل وهى التى تُرأم على ولد واحد .

الزورق أو البوصى : هما من أسماء السفن الصغيرة وثانيهما معرّب .

القارب (Canot) : سفينة صغيرة تكون مع أصحاب السفن البحرية تستخف لحوائجهم فهى من توابع الأسطول ومعروفة فى مصر منذ صدر الإسلام ، وقد ورد ذكر القارب فى كتاب عمرو بن العاص الذى وصف فيه مصر .

الطريدة (Tartane) : مركب حربى صغير الحجم سريع السير كان يستخدم خصيصا لنقل الخيل والفرسان ويتسع لزهاء ٦٥ حصانا وكان مفتوح المواخير بأبواب خاصة تسمح بدخول الخيل وخروجها ، وقد أخذ الإفرنج عن العرب هذه التسمية فعرفت بالاسبانية باسم (Tarida) وبالإيطالية باسم (Tartana)(١) .

الحرّاقة (Brulôt) : (جمعها حراقات وحراريق) ، وهى سفينة حربية كان بها مرام تلقى منها النيران على العدو كما كانت تستعمل فى حمل الأسلحة النارية كالنار الإغريقية (Feu grégeois) .

الشلَندى أو الصندل (Chaland) : (جمعها شلنديات)وهو مركب حربى كبير مسطح كان مخصصا لنقل المقاتلة والأسلحة ، ويسمى باللاتينية(Chelandium) وبالروسية (Schelando) وبالإيطالية (Scialando)(٢) .

الماعونة (Mahonne) : نوع من الشلنديات كان يستعمله الإفرنج فى نقل البضائع ، وله ساريتان أو ثلاث سوار ويبلغ طولها ١٩٥ قدما وعرضها ٣٣ قدما

---

(١) ويقول الأسعد بن مماتى فى مؤلفه : " كتاب قوانين الدواوين " (طبعة الجمعية الزراعية الملكية ص ٣٣٩) إن «الطريدة كانت برسم الخيل وأكثر ما يحمل فيها أربعون فرسا» .

(٢) ويقول ابن مماتى : "كتاب قوانين الدواوين" ص ٣٤٠ : " إن الشلندى مركب مسقف تقاتل الغزاة على ظهره وجدافون يجدفون تحتهم " .

وكانوا يجهزونها بأربعة وعشرين مدفعا وحمولتها ٦٠٠ شخص ، وقد عرفت عند البنادقة باسم (Maona) وسماها الطليان (Mahuna) و (Magana) .

العُشَيْرى أو العُشارىّ : (جمعها عشاريات) والاسم معرب وهو نوع من المراكب يسير فى النيل ويجر بعشرين مجدافا ، وينقل البضائع والرجال من ساحل إلى آخر ويتبع الأسطول ، وقد وصفه المؤرخ عبد اللطيف البغدادى على أثر زيارته مصر حوالى سنة ١٢٠٠ فقال : " أما سفنهم فكثيرة الأصناف والأشكال وأغرب ما رأيت فيها مركبا يسمونه العشرى شكله شكل شبارة داخلة إلا أنه أوسع منها بكثير وأطول وأحسن هنداما وشكلا ، قد سطح بألواح من خشب تخينة محكمة وأخرج منها أفاريز كالرواشن نحو ذراعين ، وبنى فوق هذا السطح بيت من خشب وعقد عليه قبة وفتح له طاقات وروازن بأبواب إلى البحر من سائر جهاته ، ثم تعمل فى هذا البيت خزانة مفردة ومرحاض ، ثم يزوق بأصناف الأصباغ ويذهب ويدهن بأحسن دهان ، وهذا يتخذ للملوك والرؤساء بحيث يكون الرئيس جالسا على وسادته وخواصه حوله والغلمان والمماليك قيام بالمناطق والسيوف على تلك الرواشن وأطعمتهم وحوائجهم فى قعر المركب والملاحون تحت السطح أيضا وفى باقى المركب يقذفون به لا يعلمون شيئا من أحوال الركاب ولا الركاب تشتغل خواطرهم بهم بل كل فريق بمعزل عن الآخر ومشغول بما هو بصدده ، واذا أراد الرئيس الاختلاء بنفسه عن أصحابه دخل المخدع ، واذا أراد قضاء حاجته دخل المرحاض . والملاحون بمصر يقذفون الى ورائهم فهم فى قذفهم يشبهون الحبالين فى مشيهم القهقرى ويشبهون فى تحريكهم السفن من يجذف ثقلا بين يديه ويمشى به الى خلفه ، فسفن مصر تتحرك الى ضدّ الجهة التى اليها الملاح متوجه "[1] .

الديماس : نوع من العشاريات كان خاصا بالخليفة يخرج به أيام الخليج وغيرها .

---

(١) سلامة موسى : " عبد اللطيف البغدادى فى مصر " ص ٥٤ .

الجلّاسة أو الفيّاسة : (Galéasse) نوع من السفن الكبيرة تسير بالشراع وبالمجاديف وهى أثقل وأقوى من الشينى وكانت شائعة فى البحر الأبيض المتوسط لغاية القرن الثانى عشر .

الغُراب أو القدرغة (Corbeau) : (جمعها أغربة وغربان) ، وهو نوع من المراكب أخذه العرب عن القرطاجنيين والرومان ، وقد سمى بهذا الاسم لأن مقدمه كان يشبه رأس الغراب أو الطائر ويمثل فى الماء الطير فى الهواء ، وكان يحمل الغزاة ويسير بالقلع كما كان يسير بعدد من المجاديف لايتجاوز ١٨٠ مجدافا ، ومن خصائصه أنه كان مزودا بجسر من الخشب يهبط على مركب العدو ويمر على ظهره الجند فيقاتلون بالأساليب البرية (١) .

البُطْسة (Nave ou Nef) : (جمعها بُطْس) وهى ضرب من مراكب البحر الكبيرة عديدة القلوع وقد يصل عدد القلوع فى الواحد منها الى أربعين قلعا ، واشتهرت فى الحروب الصليبية وكانت تستعمل فى نقل المنجانيق والمقاتلة والسلاح والذخيرة وسائر آلات الحرب والحصار ، ويعد محمولها بمئات الرجال ولها أسطحة عالية وطبقات كل طبقة منها خاصة بفئة من الجيش . ولعل كلمة بطسة أصلها اسبانى (٢) .

المُسطَّح (Mistic ou Mistique) : (جمعها مسطحات) ، وهو نوع من المراكب الكبيرة الحجم يشبه البطسة كانوا يجرّونها فى البحار وقت الحرب خلف المراكب الكبيرة خشية أن تغرق هذه فى واديها ، ويسميها الاسبانيون (Mistico) والبرتقاليون (Mestech) .

---

(١) ويقول ابن مماتى : "كتاب قوانين الدواوين" ص ٣٤٠ "إن الشينى والغراب اسمان لمركب واحد كان يجذف بمائة وأربعين مجدافا وفيه المقاتلة والجدافون والحراقة مختصرة وربما كانت مائة أو حوالى ذلك" .

(٢) ابن شدّاد : "النوادر السلطانية والمحاسن اليوسفية" ج ٣ ص ٢٢٠ .

المــرمّة : (جمعها مرمات)، وهى نوع من السفن الكبار .

الشُّبَّاك أو الشَّبَّاك (Chébec) : مركب حربى صغير الحجم كان يسير عادة فى البحر الأبيض المتوسط و يسميه الاسبان (Jabèque) والايطاليون (Sciabecco) و (Xambecco) والبرتقاليون (Xabeca) .

الحمّــالة (Transport) : (جمعها حمالات) وهى نوع من المراكب كان مخصصا لنقل المؤونة والزاد لرجال الأسطول و يقول ابن ممّــاتى إنها كان يحمل فيها الغلال[1] .

الأهــورة : هى نوع من الطريدة إلا أنها أوسع منها وأقصر وعلى نصفها معرش من خشب يصعد له على درج وفوقه مجلس متهيأ لجلوس الأمير ، وهى من أسماء السفن التى أخذها العرب عن الهند بعد الاسلام .

البــارجة (Barge) : نوع من المراكب أول من أنشأه الهولانديون ، ثم انتشر استعماله عند الأمم الأوروبية ، أسفلها مستو مسطح ، وكانوا يستخدمونها فى الأعمال الحربية ، على أن العرب نقلت الى العربية لفظ « بيرة » الهندســتانية فصارت « بارجة » وأطلقت هذه التسمية على نوع من السفن أكبر من الشينى فى الحجم . وجاء فى الطبرى أنه كان فى كل سفينة ثلاثة نفاطين ونجار وخباز وتسعة وثلاثون رجلا من الجذافين والمقاتلة ، وكان فى كل سفينة خمسة وأربعون رجلا .

الشذاوة أو الشذاة : (جمعها الشذوات أو الشذا) وهو ضرب من السفن كانت تستعمل فى الحروب فى عهد الدولة العباسية لنقل آلات الحرب والسلاح والمقاتلة والرماة والملاحين وكان بها حوالى أربعين مجدافا .

السُّمَيريّة أو الشبارة : (جمعها سُميريات وشبارات) وهى نوع من السفن عرف فى أواخر القرن الثالث للهجرة ، وكان فى كل سميرية مقاتلان ومع ملاحيها

---

(١) الأسعد بن مماتى : " كتاب قوانين الدواوين " ص ٣٤٠ .

السيوف والرماح والتراس ، ولما انقطعت الحروب البحرية فى أواخر الدولة العباسية صاروا يستعملون هذه السفن فى التجارة والأسفار[١] .

المُسمِّرة أو المسمارية : (جمعها مسماريات) ، وهى السفن التى كانت تستعمل فيها المسامير لربط ألواحها بعضها ببعض .

الجُنْك (Jonque) : جمعها أجناك وهى السفن التى كانت مستعملة فى بحر الهند والتى تربط الألياف ألواحها أو تكون مؤلفة من جذع شجرة كبيرة ، وقد ذكرها الرحالة ابن بطوطة .

العُكَيرى : نوع من المراكب أصله من الهند وكان يشبه الغراب ولكنه أوسع منه ويسع ٦٠ مجدافا و يسقف وقت القتال حتى لاينال الجذافين شئ من السهام والحجارة .

الجفن : (جمعها أجفان) وهو نوع من السفن الحربية كان يستعمله العرب فى بحار الهند .

السُمبوك الصمبوك (Sambouk) : سفينة صغيرة من ملحقات الأسطول كانت تسير فى البحار والأنهار .

الطيَّار أو الطيارة : ضرب من السفن النهرية القديمة أكثر ماتتخذ فى العراق لركوب العظماء وسميت كذلك لأنها من السفن الخفيفة السريعة الجريان كأنها لسرعتها تطير على وجه الماء[٢] .

---

(١) جاء فى معجم دى جويه (De Goeje) ص ٢٠٣ فى آخر كتاب الطبرى أن ''الشبارات هى السميريات لأن مسكويه فى كتابه '' تجارب الأمم '' يذكر السميريات فى حين غيره يقول الشبارات'' . انظر '' المعجمات العربية '' لدوزى .

(٢) أحمد تيمور باشا : بحث فى مجلة المجمع العلمى بدمشق ج ٢ س ١٩٢٢ ص ٣٢١ ، وميخائيل عواد : ''المآصر فى بلاد الروم والاسلام '' (المقتطف عدد مايو س ١٩٤٤ ص ٤٤٣) .

الحُلُج : السفينة التى لا يسيرها ملاحها ولكنها تسير من ذات نفسها من غير جذب .

الشيطى : نوع من المراكب يسير بـ ٨٠ مجدافا ووظيفته كشف العدو وإبلاغ خبره للقراقير والغربان وغيرها من السفن .

السلَّورة : (جمعها سلالير) وهى نوع من المراكب بين الشيطى والعشارى فى الحجم ويسير بأربعين مجدافا .

الذهبيّة (Baggala) : مركب كان يستعمله العرب وحمولته تتراوح بين مائة وأربعمائة طن وهو ذو صاريين وأشرعة على شكل شبه المنحرف ، ومن خصائصه أن مؤخره أعلى وأعرض من مقدمه ، وتزين جوانبه الرسومات والنقوش ، وكان يسير فيما بين السويس والهند وشواطئ القارّة الافريقية الشرقية .

المعبَر : نوع من السفن الصغيرة تعبر على ظهرها العساكر من شاطئ الى شاطئ أو من مكان الى آخر ، وكانت تستعمل كذلك فى نقل الذخيرة والأسلحة .

مركب قرصنة (Lougre ou Brigantin) : سفينة شراعية كان يستعملها القرصان فى جولاتهم البحرية .

البركوس أو المركوش والأعوادى أو الأعزارى والعلابى والحمائم : أنواع مختلفة من السفن[1] .

الحِنّ أو الجراب أو الجفاية : السفينة الفارغة .

الآمد أو الآمدة : السفينة المشحونة .

---

(١) ويقول ابن مماتى « كتاب قوانين الدواوين » ص ٣٤٠ : " إن الأعزارى من توابع الأسطول تحمل فيه الأزواد ، والمركوش لطيف لنقل الماء لخفته يدخل على المواضع ويكون وسعه دون مائة أردب " .

المعبدة : السفينة المقيّرة التى طليت بالقار وهو الزفت .

الزخارف : ما زين من السفن .

الصَلغة أو القادس أو المزراب أو المصباب أو الزنبرية أو المقلعة : السفينة الكبيرة .

الغارب والخليج والزبزاب : السفينة الصغيرة .

النهبوغ والدونيج : السفينة الطويلة السريعة الجرى .

الدســراء : (جمعها دسر) وهى السفينة التى تدسر المـاء بصدرها .

الهـرهور والمـاجشون والسابحات والعجوز والجفـل : ضرب من السفن .

أجزاء المراكب العربية :

المقدَّم : أجزاء المركب الأمامية .

المؤخَّر : أجزاء المركب الخلفية .

السَكّان أو الخيزرانة أو الكوثل أو الدفة : الآلة الموضوعة فى المؤخر التى تغوص فى المـاء وتوجه المركب وجهته . وقيل لهـا سكان لأنها تسكّن به عن الحركة والاضطراب .

الصارى أو السارية : العمود الذى ينصب فى المركب لتعليق القلوع . والصارى أعمّ من السارية[1] .

---

(١) للمركب المهم ثلاثة صوارى عمودية وهى : الصارى الكبير (Le grand mât) وهو المنصوب فى وسط المركب ، وصارى المـازانة (Le mât de misaine) وهو المنصوب فى منتصف الجزء الأمامى ، وصارى المؤخر (Le mât d'artimon) وهو المنصوب فى منتصف الجزء الخلفى . وللمركب صار رابع أفقى موضوع فى صدر المركب وبارز عن المقدّم ويسمى صارى المقدم (Beaupré) .

الشـــراع (جمعه أشرعة وشُرُع) أو القـــلع (جمعـه قلاع وقلوع)
أو الجـــل (جمعه جلول) : رواق السفينة[(١)] .

الدوقـل (جمعه أدقال أو دَقَل) : خشبة طويلة تشدّ فى وسط السفينة ويمدّ
عليها الشراع .

القريّة : خشبة أطول من الدوقل مستعرضة فى الصارى وتحمل القلع .

الكرّ (جمعه كرور) : حبل الشراع .

المرســة (جمعها أمراس) : الحبل الذى يربط القلع بالمركب .

القَلْس : حبل السفينة .

السقيفة (جمعها سقائف) : كل لوح من ألواح السفينة .

الطائق : ما بين كل خشبتين من السفينة .

المَقلع (جمعه مقالع) : مكان قلع الحجارة .

المَقلاع (جمعه مقاليع) : آلة ترمى بها الحجارة .

القلافة : من قلّف ، وهى خرز ألواح السفينة بالليف وجعل القار فى خلالها .

الجلفطة أو الجلفظة : إدخال مشاقة الكتّان بين مسامير ألواح الســفينة
وخروزها ومسحها بالزفت والقار . والجلفاظ من يقوم بهذا العمل .

المُكلأ : ما يكلأ المركب من الريح .

---

(١) ويحمـل كل صارى خمسـة أشرعة : فالصارى الكبير يحمـل (La grande Voile)
و (Le grand hunier) و (Le grand volant) و (Le grand perroquet)
و (Le grand cacatois) و صارى المازانة يحمل (La misaine) و (Le petit hunier)
و (Le petit volant) و (Le petit perroquet) و (Le petit cacatois) وصارى المؤخر
يحمل (La brigantine) و (Le perroquet de fougue) و (Le volant d' artimon)
و (La perruche) و (Le cacatois de perruche) أما صارى المقدم فيحمل ثلاثة أشرعة
هى : (Le petit foc) و (Le grand foc) و (Le clinfoc) .

المجداف : خشبة فى رأسها لوح عريض يدفع بها الملاح المركب .

المُردىّ أو عمود الجسّ (Sonde) : خشبة يدفع بها الملاح .

الأنجر (Ancre) : (أصله عراقى) وهو مرساة السفينة وهو " أن تؤخذ خشبات فيخالف بينها وبين رؤوسها وتشدّ أوساطها فى موضع واحد ثم يفرغ بينها رصاص مذاب فتصير كأنها صخرة ورؤوس الخشب تشدّ بها الحبال وترسل فى الماء فإذا رسبت رست السفينة فأقامت "(١) ويسمى اليوم الهلب .

الدسار : (جمعه دُسُر ودُسْر) خيط من الليف تشد به ألواح السفينة ، والدسراء السفينة .

الجَمّة : الموضع الذى يجتمع فيه الماء الراشح .

القاع : جوف المركب فى أسفل أجزائه .

زخرفة السفن الإسلامية :

افتنّ العرب فى بناء السفن البحرية و إحكامها واهتم بذلك الخلفاء وتابعهم الأمراء . وكان الحجاج بن يوسف أول من أجرى فى البحر السفن المقيّرة (وهى التى طليت بالقار أى الزفت) ، والمسمّرة (وهى التى سمرت بالمسامير) ، والمسطّحة غيرَ ذوات الحاجئ .

وكان المسلمون يبنون بعض سفنهم على شكل الطيور و يسمونها بأسمائها ، فيجعلون مقدّم السفينة على شكل طير من الطيور كالغراب أو يصنعونها على شكل الأسماك كالبُطس أو على أشكال الحيوان البحرية الأخرى كالحوت .

---

(١) ابن سيده المرسى : "كتاب المخصص" ج ٩ ص ٢٧ .

وفى ذلك يقول ابن خلدون فى مقدمته :

” قد يحتاج إلى صناعة التجارة فى إنشاء المراكب البحرية ذات الألواح والدسر وهى أجرام هندسية صنعت على قارب الحوت واعتبار سبحه فى الماء بقوادمه وكلكله ، ليكون ذلك الشكل أعون لها فى مصادمة الماء ، وجعل لها عوض الحركة الحيوانية التى للسمك تحريك الرياح ، وربما أعينت بحركة المقاذيف كما فى الأسطول “ .

وقد بلغت مقدرة العرب فى صناعة السفن أن بنوها على أشكال مختلفة كالفيل والأسد والعقارب والحية والفرس وكانوا ينقشونها من الداخل والخارج بما امتازوا به من دقة الصنع وبهاء الشكل .

السفن الإسلامية والنار الإغريقية :

استعمل العرب فى حروبهم البحرية النار الإغريقية (Feu grégeois) وهى فى الأصل من اختراع المشارقة . فقد كان هؤلاء يستخدمون فى حروبهم مزيجا سريع الالتهاب والاشتعال لم يعرفه الأوروبيون إلا فى القرن السابع الميلادى . والمخترع له على ما ذكره المؤرخ جيبون (Gibbon) : هو رجل من بعلبك يسمى كالينيكوس (Callinique) نقله إليهم وكان الروم يومئذ أحوج ما يكونون إليه لمقاومة هجمات العرب عن القسطنطينية وغيرها ، وقد بالغ الروم فى كتمان أسماء المواد التى يتألف منها ذلك المزيج ، فظل أمره سرا حتى اطلع عليها العرب فإذا هى مزيج من الكبريت وبعض الراتنجات والأدهان فى شكل سائل يطلقونه من أسطوانة نحاسية مستطيلة موضوعة فى مقدم السفينة فيقذفون منها السائل مشتعلا أو يطلقونه على شكل كرات مشتعلة أو قطع من الكتان المدهون بالنفط فيقع على السفن ويحرقها ، ومن مميزات هذه النار أنها كانت تشتعل فى الماء والهواء كالنفط وتدمر أهدافها ولذلك سميت أيضا ” بالنار البحرية “ .

اختراع البوصلة والبارود :

لما تقدّم العرب فى الحضارة اخترعوا بيت الإبرة (البوصلة) التى سهلت الأسفار البحرية وتقدّم بها فن الملاحة ولم يقتصروا على استعمالها فى السفن بل استعملوها أيضا فى أسفار البر وضبط محاريب الصلاة .

كذلك اخترعوا صناعة بارود المدافع والأسلحة النارية وسبقوا جميع الامم إلى استخدامها ، إذ ثبت أن العرب استعملوه سنة ٩٠٦ وكانوا يسمونه «الثلج الهندى» وهم الذين نقلوه إلى الاندلس واستعملوه فى محاصرة جزيرة صقلية سنة ١٢٧٣ واستعمله صاحب غرناطة فى حصار باجه سنة ١٣١٢ وسنة ١٣٢٥ ثم نقله عن العرب فى القرن الثالث عشر الميلادى روجيه باكون الإنجليزى وغيره من الكيمائيين أما الافرنج فاستخدموه لأول مرة فى وقعة كريسى (Crécy) سنة ١٣٤٦ .

السفن الحربية النهرية :

استعمل العرب فى ذلك العصر فى حروبهم النهرية أنواعا كثيرة من السفائن الحربية والنقلية ، ومما استعملوه فى دجلة والفرات الشذوات والمسيريات والصلاع والمعابر والشبارات والسنابيك .

ولما امتدّت فتوحاتهم فى إفريقية إلى ما بعد الصحراء الكبرى أخذوا يرسلون أنواعا من هذه المراكب مفككة على ظهور الابل إلى نهر النيجير لاستعمالها هنالك .

وصار المسلمون فى هذه الأوقات سلاطين البحر كما كانوا سلاطين البر ، فقد بلغت المراكب الحربية فى مصر وحدها فى أيام المعز لدين الله الفاطمى ستمائة وحدة وكانت أساطيلها فى غاية المُنعة تجوب البحار ذاهبة آيبة ،

المناورات البحرية :

كانت الأساطيل الاسلامية تجرى الألعاب والحركات المعروفة الآن بالمناورات البحرية الحربية أمام الخلفاء والملوك فى الأعياد والمواسم الرسمية وفى وداع الأسطول

وسفره إلى الحرب وفى عودته منها ، فكانوا يحتفلون به احتفالا عظيما يحضره جميع الأمراء وكبار رجال الدولة وتشهده الرعية ، فكانت الأساطيل تقوم بألعاب مدهشة فتمثل الحروب البحرية وحركاتها المتقنة وهى مزينة بأسلحتها ولبودها ، وما فيها من المنجنيقات فيرمى بها وتنحدر السفن والمراكب وتقلع وتفعل سائر ما تفعله عند لقاء العدو [١] .

معدّات السفن الحربية :

كان من معدّات السفن الحربية عند العرب الرماح والعِصى والتراس والزَرَد والدَرَق والخوَذ والعرّادات .

والعرادة أصغر من المنجنيق وترمى بالحجارة أو السهام المرمى البعيد وقد تستخدم لقذف قدور النفط أو العقارب أو نحوها من آلات الأذى ، فإن كانت المقذوفات خفيفة ثقلوها بالرصاص ، و إن كانت من السوائل كالنفط ونحوه اتخذوا لها كفة كالكأس وعلقوها بالسلاسل .

ومن معدات السفن الحربية البسليقات وهى سلاسل فى رؤوسها رمّانة حديد ، والكلاليب التى يلقونها إذا دنوا من مراكب العدو فيوقفونها ثم يجذبونها اليهم و يرمون عليها ألواحا كالجسور و يهجمون عليها و يقاتلون على ظهرها ، و إذا كان العدو قويا أبطل فعل الكلاليب بفأس ثقيل من الفولاذ يضربون به الكلاليب فتنقطع .

وكانوا يجعلون فى أعلى الصوارى صناديق مفتوحة من أعلاها يسمونها «التوابيت» يصعد اليها الرجال قبل ملاقاة العدو فيقيمون فيها للكشف ومعهم حجارة صغيرة فى مخلاة معلقة بجانب الصندوق فيرمون العدو بالأحجار وهم مستورون بالصناديق . وقد يكون مع بعضهم بدل الحجارة قوارير النفط للاشعال (وهى قدور ونحوها يجعل

---

(١) المقريزى : "المواعظ والاعتبار فى ذكر الخطط والآثار" ج ١ ص ٤٧٣ و ٤٨٠ .

فيها النفط ويرمى بها على السفن والقلاع لإحراقها) أو جرار النورة (وهـو مسحوق ناعم من مزيج الكلس والزرنيخ يرمون بهـا مراكب الأعداء فتعمى الرجال بغبارها وقد تلتهب عليهم إذا تبـددت) ، وأخيرا يرمون عليهم قـدور الحيات والعقارب أو قدور الصابون اللبن الذى يزلق أقدامهم .

وكانوا يعلقون حول المراكب من الخارج الجلود أو اللبود المبللة بالخل أو بالمـاء والشبّ والنطرون لدفع أذى النفط ، وقـد يحتاطون لذلك بالطين المخلوط بالبورق أو النطرون أو الخطمى المعجون بالخل نظرا لمقاومة هذه المواد فعل النفط .

وكان من احتياطاتهم فى أثناء الحروب البحرية أنهم إذا جنّ الليل لا يشعلون فى مراكبهم نارا ولا يتركون فيها ديكا ، واذا أرادوا المبالغة فى الاختفاء أسدلوا على المراكب قلوعا زرقاء فلا تظهر من بعـد . وكانوا يسمون هذه القلوع " السفاير " وهى آلات الوقاية من الطوارئ وما فى معناها ممـا يستتر به على الأسـوار والسفن التى يقع فيها القتال .

وأخيرا كانوا يجعلون فى مقادم المراكب أداة كالفأس يسمونها " اللجام " وهى حديدة طويلة محدّدة الرأس وأسفلها مجوف كسنان الرمح ، تدخل من أسفلها فى خشبة كالقناة بارزة فى مقدّم المركب يقال لهـا " الاسطام " فيصير اللجام كأنه سنان رمح بارز من مقدّم المركب فيحتالون فى طعن المركب العدو به ، فاذا أصاب جانب المركب بقوة خرقه وخشى معه غرقه ممـا ينصب فيه من المـاء فيبادر أصحابه بطلب الأمان[1] .

قيادة الأساطيل عند العرب :

ذكر ابن خلدون فى مقدمته أن الأساطيل الاسلامية كانت مرءوسة لصاحب السيف وتحت حكمه وكان يسمى صاحبها " ملند " وانما اختصت هذه المرتبة بملك

---

(١) الحسن بن عبد الله : "آثار الأول فى ترتيب الدول " ص ١٩٧ ، ونعمان ثابت : " الجندية فى الدولة العباسية " ص ١٦٥ .

افريقية والمغرب لأن سلطانهما امتد على ساحل البحر الرومى الجنوبى تجاه ممالك الافرنج الذين اعتنوا بأمر ركوب البحر والحرب فى الأساطيل وبها أتوا الى بلاد البربر واستولوا عليها ، ولم يكن العرب يعرفون هذه المهنة الى أن سما سلطانهم واتصلوا بالافرنج ، فاضطروا الى بناء السفن وأتقنوا صناعتها حتى بلغت وحدات أسطول الأندلس أيام عبد الرحمن الناصر نحو ٢٠٠ مركب ، وكذلك بلغ أسطول افريقية مثل هذا العدد .

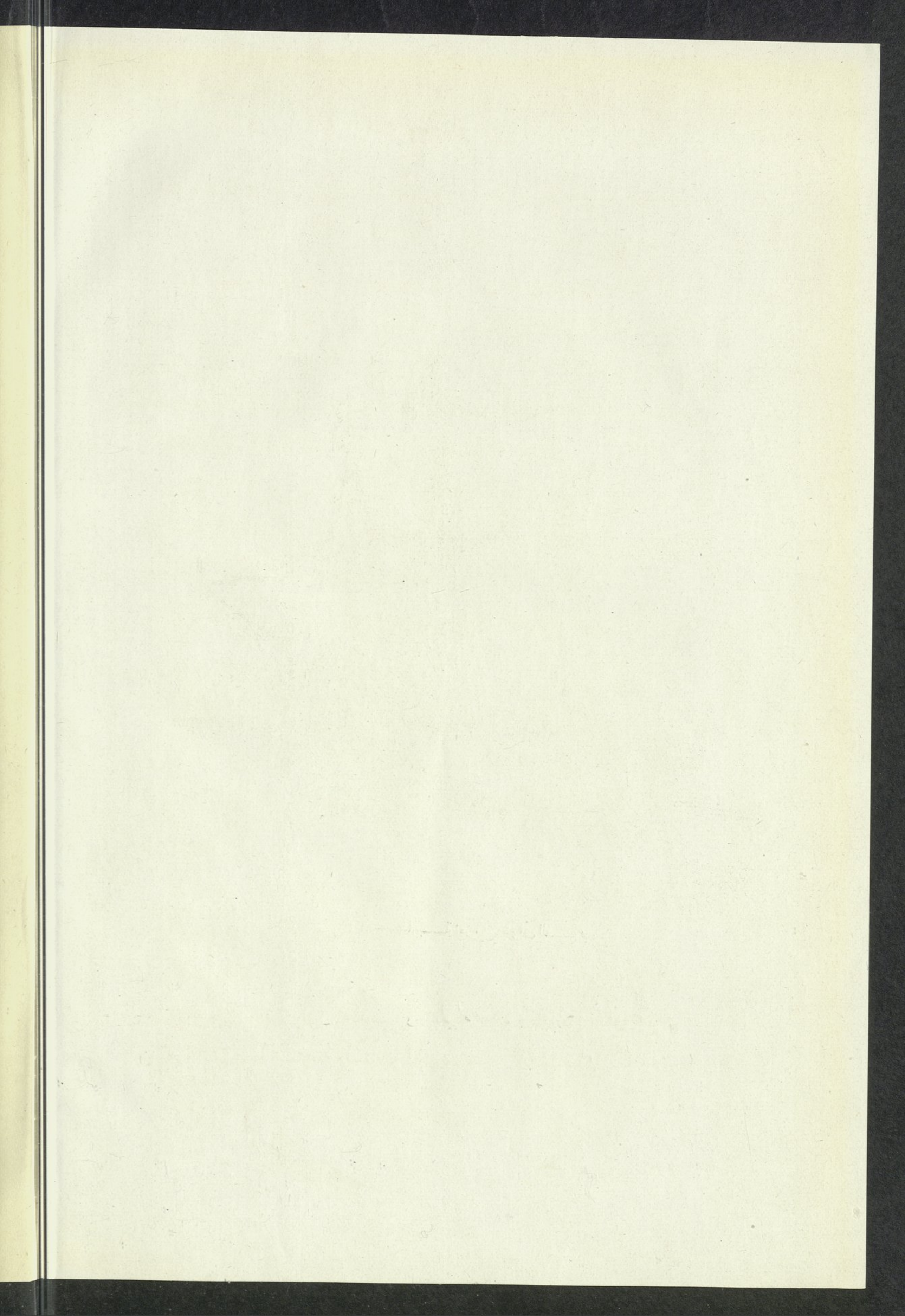
وكان مرفأ الأساطيل ببجاية والمرية تجتمع فيهما السفن من سائر الممالك تحت قيادة رجل يدبر أمر الحرب والسلاح ورئيس يدبر أمر جرى السفن بالريح أو المجاديف وأمر إرسائها ، فاذا عزموا على تجهيز أسطول اجتمعت وحداته وشحنها السلطان برجاله ومهماته وعهد بالقيادة الى أمير من أعلى طبقات أهل مملكته يرجعون كلهم اليه .

فانتشرت أساطيل العرب فى طول البحر الرومى وعرضه وملكوا بها جزره وغيرها من البلاد فضعفت بها شوكة الافرنج الى أن أصاب الوهن دولة العبيدية والأموية فأتى الافرنج وملكوا جزره وسواحله الشامية واضمحل شأن الأساطيل فى مصر والشام ولم يعودوا يعتنون به ، فبطل رسم هذه الوظيفة فى خلال القرن الخامس عشر (القرن الثامن من الهجرة) ولكنها ظلت فى افريقية والمغرب .

ولما استفحل أمر دولة الموحدين فى القرن الثالث عشر (القرن السادس الهجرى) أقاموا خطة الأسطول على أتم ماعرف وأعظم ماعهد وكان قائد أسطولهم أحمد الصقلى أصله من جزيرة جربة من سدويكش ، وأسره الافرنج وربوه ثم استخلصه صاحب صقلية واستكفاه ثم مات وولى ابنه فأسقطه أحمد وخاف عاقبة الأمر ففر الى تونس ونزل على بنى عبد المؤمن بها وسار الى مراكش فتلقاه الخليفة يوسف ابن عبد المؤمن بالكرم وأجزل صلته وقلده أمر أساطيله ، فكانت له آثار فى الجهاد



١٢ — شانيـــة من شوانى العـــرب



وأخبار ومقامات مذكورة فى دولة الموحدين ، و بلغ أمر الأساطيـل على عهـده بالكثرة والاستجادة ما لم يبلغ من قبل ولا من بعد .

ولما استنجد صـلاح الدين الأيو بى بأساطيل الموحدين فى الحروب الصليبية ليغلب بها أساطيل الافرنج لم تجبه الى طلبه مع أنه لم يكن فى الاسلام قوة بحرية غير قوة الموحدين ، ثم لما أصاب الضعف دول الغرب بعد سقوط الموحدين و بنى مرين ضعفت أساطيل المسلمين وقويت أساطيل الافرنج وكثرت ، حتى أصبح المسلمون فى البحر غرباء لإهمالهم أمر قيادتها إلا على بعض السواحل .

غير أن الرتبة بقيت فى الغرب لغاية القرن الخامس عشر وأوائل القرن السادس عشر (القرن الثامن وأوائل القرن التاسع للهجرة) وحافظ ملوكه على رسمها و إدارتها استعدادا لما قد يضطرهم الى الحرب البحرية إذ كانوا يعتقدون أنه لا بدّ لهم إن آجلا و إن عاجلا من ركوب البحر للاستيلاء على بلاد الافرنج والتوغل فى أرجائها[1] .

الأسطول المصرى فى العصر العربى :

أما الأسـطول المصرى فى العصر العربى فكانت وحداته على نوعين : حربيـة ونيلية ، فالسفن الحربية هى التى كانت تبنى لغزو العـدو وتشحن بالسلاح وآلات الحرب والمقاتلة فتمرّ من الاسكندرية ودمياط وتنيس والفرما إلى الحرب وجهاد الروم وغيرهم .

أما السفن النيليـة فإنها كانت تبنى لتجرى فى النيل صاعدة إلى أعلى الصعيـد ومنحدرة إلى مصب النهر حاملة الغلال والأخشاب وغيرها .

وكانت هـذه المراكب على نوعيها تصنع بدور صـناعة السفن ، وكان بعضها يسير بالمجاديف و بعضها يسير بالمجاديف والأشرعة معا ، وكان كل ملاح يحمل درعا من الفولاذ وترسا مخصوصا وأسـلحة أخرى بيضاء ، وكان لبعض السفن أشرعة

---

(١) ابن خلدون : "المقدّمة" ص ١٢٣ .

مثلّثة ولبعضها أشرعة مربّعــة ، كما كان بعضها يتركب من طبقــة وغيرها يتركب من طبقتين .

وكانت الحكومة تحصّل ضرائب غير عادية لتجهيز الأسطول[١] وتختار المستخدمين اللازمين للأسـطول من بحارة وغيرهم من أصحاب المهن المختلفة كالنجارين من طبقــة معينة ، ولكى يتوفر لها العدد اللازم من الاخصائيين كانت تفرض على طائفة من الشعب أن تحترف حرفا معينة[٢] ربما كانت وراثية فى بعض الأسر ، وهذا يفسر بجلاء مهارة المصريين الخاصة فى صناعة السفن ، فالمراكب الأولى التى صنعت فى الاسلام لم تبن إلا فى مصر بالفسطاط و بالقُلزُم على الخصوص[٣] ، ولم تمض أربعون سـنة بعد فتح مصر حتى بلغت مصروفات الأسطول ٧,٠٠٠ دينار سنويا[٤] . وتوالى غارات البيزنطيين على الشواطئ الاسـلامية حمل الخليفــة على زيادة دور الصناعة فأمر بإنشـاء واحدة بعـكا[٥] مستعينا بالنجارين المصريين وأخرى بتـونس على يد ثلاثة آلاف قبطى جئ بهم من مصر[٦] .

(١) الأسـطول المصرى من الفتح العربى إلى قيام الدولة الطولونيـة (٦٤٠ — ٨٦٨) :

تتناول هـذه الفترة مائتين وثمانيا وعشرين سـنة انتقل حكم مصر فى خلالها إلى الخلفاء الراشدين (فى سنة ٦٤٠) والى الأمويين (فى سنة ٦٦١) والى العباسيين (فى سنة ٧٥٠) .

---

(١) جروهمان : "أوراق البردى العربية" ج ١ ص ٦٠ .

(٢) جروهمان : "أوراق البردى العربية" ج ١ ص ٦٧ .

(٣) جروهمان : "أوراق البردى العربية" ج ١ ص ٦٧ .

(٤) يساوى الدينار نصف جنيه تقريبا .

(٥) البلاذرى : ص ١١٧ .

(٦) البكرى "وصف أفريقية" ص ٨٤ ، وجاستون فييت : "المواصلات فى مصر" فى "مصر الاسلامية" ص ٣٣ .

وقد اشتهرت مصر فى ذلك العصر بصناعة المراكب النهرية التى كانت تسير فى النيل حاملة حاصلات البلاد ، بين جهات الوجهين البحرى والقبلى ، وتسير فى خليج أمير المؤمنين ناقلة الغلال من مصر الى الحجاز ، كما اشتهرت أيضا بصناعة السفن التى تكوّن منها الأسطول المصرى ، وأصبحت مصر مركزا مهما لصناعة السفن اللازمة لأسطول الخلافة . وصار اسم الصناعة فى مصر يدل على المكان الذى تبنى فيه السفن الجديدة ، وأسس مسلمة بن مخلّد عندما ولى على مصر دارا لصناعة السفن بجزيرة الروضة فى سنة ٧٧١ (١٥٤ هـ)[١] وسميت جزيرة الروضة "جزيرة الصناعة" وأظهر العمال المصريون مهارة فائقة فى صناعة السفن ، حتى كان يستعان بهم فى المشروعات[٢] البحرية العامة للدولة الاسلامية .

وقعة ذات الصوارى (٢٩ أغسطس سنة ٦٥٤) :

لعل أول انتصار بحرى أحرزه الأسطول المصرى فى ذلك العهد عند قدوم الامبراطور البيزنطى قنسطانت الثانى بن هرقل (Constant II, fils d'Héraclius) لغزو الاسكندرية فى التاسع والعشرين من أغسطس سنة ٦٥٤ على رأس أسطول مكوّن من نحو ١,٠٠٠ سفينة وفى رواية أخرى ٥٠٠ فقط ، فدارت بين مراكب عبد الله بن سعد بن أبى سَرْح صاحب مصر ومراكب الروم معركة بحرية حاسمة عرفت فى المراجع العربية "بغزوة ذات الصوارى" لكثرة ساريات السفن التى التحمت فى القتال ، واشتهرت فى المصادر الأوروبية بوقعة فونيكة (Phoenicus) لوقوعها بالقرب من ثغر فونيكة غربى الاسكندرية .

وقد اشترك معاوية فى هذه الموقعة البحرية إذ أنه لما بلغه مقدم ابن هرقل خرج من الشام بأسطوله وانضمت وحداته الى مراكب عبد الله بن سعد ، فقرّبا سفنهما وربطا بعضهما ببعض ولاقا الروم جبهة واحدة ، فاقتتلوا بالسيوف والخناجر

(١) المقريزى : "المواعظ والاعتبار فى ذكر الخطط والآثار" ج ١ ص ٣٠١ .
(٢) على ابراهيم حسن : "مصر فى العصور الوسطى" ص ٣٠٨ .

وقتل عدد وفير من الفريقين المتحاربين الى أن انهزم ابن هرقل جريحا ولم ينج من الروم إلا الشريد [١]، وقد وصف المقريزى هذه الوقعة فقال :

„ قدم قسطنطين بن هرقل [٢] لغزو الاسكندرية سنة ٣٤ هـ على رأس أسطول من نحو ١٠٠٠ سفينة، وكان عبد الله بن سعد قد أنزل نصف جنوده الى البحر ثم فوجئ بقدوم العدو وعلم من أحد الرسل أو المراقبين أن الروم أقبلوا فى ألف مركب بقيادة قسطنطين بن هرقل ، وكانت مراكب المسلمين مائتى مركب ونيفا فقام عبد الله بن سعد بين ظهرانى الناس فقال : „ بلغنى أن ابن هرقل قد أقبل عليكم فى ألف مركب فأشيروا علىّ " . فما كلمه رجل من المسلمين ، فجلس قليلا لترجع إليهم أفئدتهم ، ثم قام ثانية فكلمهم فما كلمه أحد منهم فجلس . ثم قام الثالثة فقال : „ إنه لم يبق شىء فأشيروا علىّ " فقام رجل من أهل المدينة كان متطوعا مع عبد الله ابن سعد فقال : „ أيها الأمير إن الله مع الصابرين " فقال عبد الله : „ اركبوا " . فركبوا وانما فى مركب نصف شحنته لأنه قد خرج النصف الآخر الى البر .

„ فلقوهم فاقتتلوا بالنبل والنشاب وتأخر ابن هرقل لئلا تصيبه الهزيمة وجعلت القوارب تختلف إليه بالأخبار . فقال : „ ما فعلوا ؟ " قالوا : „ قد اقتتلوا بالنبل والنشاب " . فقال : „ غلبت الروم " . ثم أتوه فقال : „ ما فعلوا ؟ " قالوا : „ قد نفدت الحجارة وربطوا المراكب بعضها ببعض يقتتلون بالسيوف " قال : „ غلبت الروم " .

فقرن مركب عبد الله يومئذ بمركب من مراكب العدو ، فكان مركب العدو يجترّ مركب عبد الله اليهم ، فقام علقمة بن يزيد العطيفى وكان مع عبد الله بن سعد فى المركب فضرب السلسلة بسيفه فقطعها ، فسأل عبد الله امرأته بعد ذلك بسيسة بنت حمزة بن يشرح وكانت مع عبد الله يومئذ — وكان العرب يستصحبون نساءهم فى المراكب — „ من رأيت أشد قتلا ؟ " قالت : „ علقمة صاحب السلسلة "

---

(١) ابن الأثير : „ الكامل فى التاريخ " ج ٣ ص ٤٨ (طبعة بولاق) .

(٢) إن صحة اسمه قنسطانت (Constant) لا قسطنطين (Constantin) .

وكان عبد الله قد خطب بسيسة إلى أبيها فقال : " إن علقمة قد خطبها وله على فيها رأى ، فإن تركها أفعل " . فكلم عبد الله علقمة فتركها ، فتزوجها عبد الله بن سعد ثم هلك عنها عبد الله فتزوجها بعده علقمة بن يزيد [١] .

عناية المصريين بالأسطول على أثر نزول الروم دمياط (٢٩ أغسطس سنة ٨٥٢) :

على أن البحرية المصرية لم يكن لها شأن يذكر بعد وقعة ذات الصوارى حتى تكرر هجوم أساطيل الروم على دمياط ، ففى خلافة هشام بن عبد الملك نزل الروم دمياط فى سنة ٧٣٩ (١٢١ هـ) فى ثلثمائة وستين مركبا فقتلوا وسبوا [٢] . وفى بداية خلافة المتوكل على الله أبى الفضل جعفر بن المعتصم وأمير مصر يومئذ عنبسة بن إسحاق بن شمر المعيّن من قبل الخليفة المتوكل على الله العباسى ، نزل الروم دمياط فى ٢٩ أغسطس سنة ٨٥٢ على رأس ثلثمائه مركب وسبوا ستمائة امرأة ونهبوا الدور وأحرقوا المخازن ثم خرجوا مستفزعين إلى البحر [٣] فكان هذا الحادث مثار عناية المصريين بإنشاء أسطول يذودون به عن موانئهم ويصدون به إغارات الأعداء على شواطئهم .

" فوقع الاهتمام من ذلك الوقت بأمر الأسطول وصار من أهم ما يعمل بمصر وأنشئت الشوانى برسم الأسطول وجعلت الأرزاق لغزاة البحر كما هى لغزاة البر ، وانتدب الأمراء له الرماة فاجتهد الناس بمصر فى تعليم أولادهم الرماية وجميع أنواع المحاربة ، وانتخب له القواد العارفون لمحاربة العدو ، وكان لا ينزل فى رجال الأسطول غشيم ولا جاهل بأمور الحرب ، هذا وللناس إذ ذاك رغبة فى جهاد أعداء الله وإقامة دينه ، لا جرم أنه كان لخدام الأسطول حرمة ومكانة ، ولكل أحد من

---

(١) المقريزى : " المواعظ والاعتبار فى ذكر الخطط والآثار " ج ١ ص ١٦٩ .
(٢) المقريزى : " المواعظ والاعتبار فى ذكر الخطط والآثار " ج ١ ص ٢١٤ .
(٣) المقريزى : " المواعظ والاعتبار فى ذكر الخطط والآثار " ج ١ ص ٢١٤ .

الناس رغبة فى أن يُعَدّ من جملتهم فيسعى بالوسائل حتى يستقر فيه . وكان غزو الأسطول بلاد العدو وماشحنت به كتب التاريخ "(١) . وفى سنة ٨٥٤ أمر المتوكل ببناء حصون على ساحل البحر الأبيض المتوسط لصد غزوات الروم ، فبدأ فى ٥ فبراير سنة ٨٥٤ بإنشاء حصن دمياط ، ثم شيد حصنين آخرين : أحدهما فى الفرما ، والآخر فى تنيس .

(ب) الأسطول المصرى فى عهد الدولة الطولونية (٨٦٨ — ٩٣٤):

لما تولى أحمد بن طولون ملك مصر فى سنة ٨٧٠ توفر على الأخذ بناصية الأسطول ، فزاد فى بناء السفن وتجهيزها بالآلات و إحاطتها بسياج وأسوار متينة ، وكان مقر دار صناعة السفن لا يزال بجزيرة الروضة . وبناء السفن فى مصر كان له شأن عظيم فى ذلك العهد ، فقد ألقت أوراق البردى شعاعا من النور على تلك الصناعات الزاهرة ونوهت بمهارة المصريين من عمال وصناع وملاحين ، كما سجلت تقدير الحكومة الإسلامية المركزية لذلك التفوق الملحوظ .

وقد كان لسكان مصر ولا سيما الأقباط الفضل فى بناء السفن وتشييد دور الصناعة فى وادى النيل وفى تونس وفى الشام وخاصة عند إنشائها(٢) .

وقد استمرت صناعة السفن بجزيرة الروضة طوال عهد الدولة الطولونية .

ولم يقتصر نشاط المصريين على إعداد قطع الأسطول المصرى ، بل كان الوالى يرسل الملاحين المصريين للعمل فى أسطول المغرب أو فى أسطول المشرق والمساهمة فى المشروعات العامة للدولة الإسلامية .

وقد وصف المقريزى الأسطول المصرى فى ذلك العصر بقوله : " بنى ابن طولون أسطولا يتألف من مائة مركب حربية سوى مايضاف إليها من العلابيات والحمائم والعشاريات والسنابيك والزوارق وقوارب الخدمة "(٣) .

---

(١) المقريزى : " المواعظ والاعتبار فى ذكر الخطط والاثار " ج ٢ ص ١٩١ .

(٢) زكى محمد حسن : " مصر والحضارة الإسلامية " ص ٣٥ — ٣٦ .

(٣) المقريزى : " المواعظ والاعتبار فى ذكر الخطط والاثار " ج ١ ص ٣٢٢ .

ولما توفى ابن طولون فى سنة ٨٨٤ خلف من المراكب الحربية المصرية ألفا .

وبعد وفاة خُمارَوَيه بن طولون انتهز الخليفة العباسى المكتفى بالله حالة الضعف التى وصلت اليها مصر وقتئذ فرصة سانحة لاستردادها من أيدى الطولونيين فأعدّ أسطولا وجهه إلى مصر فبلغ تنيس حيث ألتقى بالأسطول المصرى ودارت معركة بحرية بينهما حلت على أثرها الهزيمة بالمصريين ووقعت تنيس ودمياط فى قبضة القائد العباسى محمد بن سليمان الكاتب ، وفر هارون بن خمراويه إلى مدينة العبّاسة (بجوار الزقازيق) حيث قتله عماه شيبان وعدى ؛ وخلفه أولهما شيبان ابن أحمد بن طولون على ولاية مصر . وفى عهده دخل محمد بن سليمان الكاتب مدينة "القطائع" وأعاد مصر إلى سلطان العباسيين إلى أن جاءها الاخشيديون .

(ج) الأسطول المصرى فى عهد الدولة الإخشيدية (٩٣٤ — ٩٦٩):

وفى عهد الاخشيديين عنى محمد بن طُغُج الاخشيدى بانشاء المراكب الحربية وفى منتصف القرن العاشر الميلادى نقل جزءا من دار صناعة السفن من الروضة إلى مدينة الفسطاط فى دار عرفت باسم "صناعة السفن"، وغدت السفن الحربية والتجارية تصنع فى دار صناعة مصر تارة وفى دار صناعة الجزيرة تارة أخرى ، ولما كثرت الفتن على أثر وفاة كافور الاخشيدى نزل الروم دمياط فى العاشر من شهر يونيه سنة ٩٥٨ فى بضع وعشرين مركبا فقتلوا وأسروا مائة وخمسين من أهلها .

(د) الأسطول المصرى فى عهد الدولة الفاطمية (٩٦٩ — ١١٧١):

وفى عهد الفاطميين كان ميناء مصر هو المَقْس ، وهو ضيعة كانت واقعة على النيل تعرف بأم دُنين ، وقد جعلها الخليفة المعز مرفأ صناعيا ، وكانت تسمى "المكس" نظر الاقامة صاحب المكس والعشار فيها ثم قلبت فقيل المقس ، والمكس دراهم كانت تؤخذ من بائعى السلع فى الأسواق ، وتسمى أيضا المكسم ، ويحتمل أن يكون هذا اللفظ مشتقا من رجل رومانى اسمه مكسيموس .

ولما هدّد البيزنطيون الشام — وكانت تابعة لمصر — وعاشوا فى أرضها فسادا واستولوا على كثير من أمهات المدن مثل أنطاكية وحلب ، زاد اهتمام المعز لدين الله بالأسطول المصرى ، فأنشأ هو ومن خلفه من الخلفاء الفاطميين المراكب الحربيـة فى دار صناعة مصر وفى الاسكندرية وفى دميـاط . وكانت تسير بعض وحداتها الى الموانئ السورية مثـل عكا وصـور وعسقلان وتلق مرساها فيهـا ، كما كانت تقلع الى عَيْذاب على البحر الأحمر .

وقد أنشأ المعز دارا لصناعة السفن بالمقس بنى فيهـا ستمائة مركب ، وصفها المؤرخ المصرى عز الملك المُسبِّحى بقوله : " انه لم ير مثلها فيما تقدّم كبرا ووثاقة وحسنا "(١) .

وكان على رأس الأسـطول فى ذلك العصر عشرة قواد ، عليهـم رئيس هو " قائد القـوّاد " وكان يسمى فى عهـد الفاطميين " أمير الجيوش " ، ولم يزل الأسـطول المصرى محل عنـاية الخلفاء الفاطميين حتى بلغ عدد جنـود البحرية فى أيامهم خمسة آلاف ، لهم الرّواتب المعينـة ، منهم عشرة قواد رتب كل واحد منهم من ١٠ الى ٢٠ دينارا ، ومنهم أقل من ذلك الى دينارين وهى أقلها ، ولهم إقطاعات كانوا يسمونها أبواب الغزاة ؛ وكانوا ينتخبون أحد هؤلاء القواد رئيسا للأسطول ، فاذا ساروا الى الغـزو كان هو آمرهم وناهيهم ، ومع هـذا الرئيس أمـير كبير من أمراء الدولة . وأما النفقـة على غزاة الأساطيل ، فكان الخليفـة يتولى توزيعها بنفسه بحضور الوزير مبالغـة فى إكرام رجال البحر ورفع منزلتهم . وبلغت المـراكب فى أيام المعـز لدين الله مائتى قطعة ثم نقصت من بعـده حتى أصبحت مائة قطعة . وكانوا يحتفلون بإقلاع الأسطول الى الغـزو احتفالا شائقا يحضره الخليفـة ، فيجلس فى منظرة معـدّة له على ساحل النيـل بالمقس لـوداع الأسـطول ، فيجىء القوّاد بالمراكب الى هناك وهى مزينـة بأسلحتها وبنورها ؛

(١) على ابراهيم حسن : " مصر فى العصور الوسطى " ص ٣٢٢ .

وفيها المنجنيقات ، فيرمى بها فتنحدر المراكب وتقلع وتفعل ما تفعله لو كانت فى حرب ، وهو ما يعبرون عنه اليوم بالمناورة ، ثم يحضر الرئيس والمقدّم بين يدى الخليفة فيودّعهما و يدعو لهما ، و يعطى المقدّم مائة دينار والرئيس عشرين دينارا ، وكانوا يحتفلون مثل هذا الاحتفال عند عودة الأسطول من الغزو (١) .

وفى أيام الخليفة المستنصر بالله الفاطمى ، وفى عهد وزيره الأفضل شاهنشاه ابن أمير الجيوش بدر الجمالى بدأ الصليبيون يغيرون على سواحل بلاد الشام ، فاستولوا على أنطاكية ووصلوا الى بيت المقدس ، فخرج الأفضل لحربهم والتقى بهم فى عسقلان سنة ١١٠٠ (٤٩٣ ﻫ) فدارت الدائرة على الفاطميين ، وظل الصليبيون يواصلون فتوحاتهم حتى استولوا على ثغور شواطئ الشام وفلسطين ، فوقعت عكا فى قبضتهم فى سنة ١١٠٣ ، وطرابلس فى سنة ١١٠٨ ، وبيروت فى سنة ١١٠٩ ، وصيدا فى سنة ١١١٠ .

وقد بلغت الجراءة ببودوين الثانى ملك القدس (Baudouin II) بأن أقلع على رأس أسطوله الى شواطئ مصر فبلغ الفرما فى سنة ١١١٥ ، وعاود الصليبيون فتح الموانئ السورية فاحتلوا صور فى سنة ١١٢٤ ، فأرادت مصر أن تساهم بأسطولها فى الدفاع عن تلك الموانئ فأنفذت اليها ثمانين من مراكبها ، ولكن البنادقة كانوا لهم بالمرصاد فانقضوا عليها فى أثناء سنة ١١٢٥ (٥١٧ ﻫ) وأغرقوها فى عرض البحر (٢) .

وفى أيام الخليفة الفائز بنصر الله عيسى ووزيره الصالح طلائع بن رُزِّيك نزل الروم دمياط فى أثناء شهر أغسطس سنة ١١٥٥ (جمادى الآخرة سنة ٥٥٠ ﻫ)

---

(١) جورجى زيدان : " تاريخ التمدن الإسلامى " ج ١ ص ١٩٦ ، والمقريزى : " المواعظ والاعتبار فى ذكر الخطط والآثار " ج ص ١٩٣ .

(٢) جاستون فييت : " الموجز فى تاريخ مصر " ج ٢ " مصر الاسلامية " ص ١٩٠ ، ولويس ما يمبورج : " تاريخ الحروب الصليبية " ج ١ ص ٤٠٠ (طبع بباريس سنة ١٦٨١) ، وميشو : " تاريخ الحروب الصليبية " ص ٨٠ و ٨٢ .

فى نحو ستين مركبا بعث بها غليوم الأول بن روجيه جويسكار الثانى النورماندى صاحب صقلية فعاثوا فيها فسادا وقتلوا وسبوا ونزلوا تنيس ورشيد والاسكندرية وأكثروا من السلب والنهب .

ولما كانت خلافة العاضد لدين الله ووزيره شاور بن مجير السعدى نزل أمورى (Amaury) ملك الفرنج بركة الحبش فى سنة ١١٦٨ فى عشرين شونة ، وضرب الحصار حول القاهرة وقرر على أهلها المال ، فأمر شاور بإحراق مصر وإضرام النار فى الفسطاط ، فأكلت النيران مبانيها ومنازلها ، ونهب العبيد ما امتدت اليه أيديهم ، وواصل أمورى زحفه فى البلاد فنزل تنيس وأشموم ومنية غمر وقتل فيها وأسر وسبى[(١)] .

هذا وقد كان فى البهنساوية وسفط ريشين والأشمونين والأسيوطية والأخميمية والقوصية من أعمال الوجه القبلى فى العصر الفاطمى أشجار لا تحصى من نوع السنط ، لها حراس يحمونها حتى يعمل منها مراكب الأسطول ، ولا يقطع منها إلا ماتدعو الحاجة اليه ، وكان فيها ما تبلغ قيمة العود الواحد منه مائة دينار"[(٢)] .

(هـ) الأسطول المصرى فى عهد الدولة الأيوبية (١١٧١ — ١٢٥٠):

ولما دالت الدولة الفاطمية فى سنة ١١٧١ ، وانتقلت السلطة الى صلاح الدين يوسف بن أيوب مؤسس الدولة الأيوبية خص الأسطول بكامل عنايته ، وأفرد له ديوانا خاصا أسماه " ديوان الأسطول " وأقر له ميزانية خاصة من خراج الفيوم وأعمالها وكثير من البلدان مثل بهتيم والأميرية وأوسيم ، وأضاف اليها ما تحصل من أشجار السنط ، وكان ثمن العود منه يصل الى مائة دينار أحيانا وزاد عليه النطرون الذى بلغ خراجه ٨,٠٠٠ دينار ، وأموال الزكاة التى كانت تزيد على

---

(١) المقريزى : " الموعظ والاعتبار فى ذكر الخطط والآثار " ج ١ ص ٢١٧ و ٢٣٨ .

(٢) المقريزى : " المواعظ والاعتبار فى ذكر الخطط والآثار " ج ١ ص ١١٠ .

٥٠,٠٠٠ دينار. ونصَّب صلاح الدين على رأس الديوان الجديد أخاه الملك العادل أبا بكر محمد بن أيوب. وقد نال الأسطول الأيوبى من النصر المبين ما توج به رأس مصر والاسلام بأكاليل العز والفخار، وسطّره له التاريخ بحروف من ذهب[١].

موقعة الاسكندرية البحرية على أثر هجوم الأسطول الصقلى على الثغر (يوليه سنة ١١٧٤):

اعترضت صلاح الدين الأيوبى عقبات عدّة فى سبيل تبوّئه منصب الوزارة فى مصر أهمها حركة عصيان حامل لواءها الشاعر عُمارة بن أبى الحسن اليمنى الذى كان يسعى بكل قواه الى إعادة الحكم الى الدولة الفاطمية، إذ كان الأيوبيون فى نظره مغتصبين للعرش الفاطمى. وقد استطاع عمارة أن يضم الى حركته كثيرا ممن جمع بينهم الحقد على الدولة الأيوبية ومن تأثرت موارده المالية نتيجة قيامها، فجمع حوله كثيرا من السودانيين وبعض التركمان الحاقدين وبعضا من قواد صلاح الدين الحاسدين له وكذلك بعضا من كبار موظفى الدولة.

على أن أخطر ما أنطوت عليه تلك الحركة اتفاق عمارة اليمنى مع ملك صقلية النورماندى غليوم الثانى[٢] على مهاجمة الشواطئ المصرية فى الوقت الذى تشب فيه الثورة ضد الأيوبيين فى القاهرة.

وبناء على هذا الاتفاق أرسل ملك صقلية فى خلال شهر يوليه سنة ١١٧٤ (٥٧٠ هـ) أسطولا كبيرا مكونا من ٢٨٢ قطعة، حاصر ثغر الاسكندرية بالمجانيق والدبابات ثلاث أيام متواليات استبسلت فى أثنائها حامية الاسكندرية وقاومت عدوان الغزاة بكل شجاعة.

---

(١) المقريزى: "المواعظ والاعتبار فى ذكر الخطط والآثار" ج ٣ ص ١٩٤، وعلى ابراهيم حسن: "مصر فى العصور الوسطى" ص ٣٥٨.

(٢) هو غليوم الثانى بن غليوم الأول بن روجيه جويسكار الثانى مؤسس مملكة النورمانديين فى جزيرة صقلية منذ سنة ١١٠٣ بعد التغلب على دولة المسلمين بها بقليل.

غير أن الاسكندرية كادت تنوء تحت شدّة الفتك ، لما أعلن صلاح الدين أنه سيمدّها بالعتاد والذخيرة ، فأوجس الأعداء خيفة ورفعوا الحصار ولاذوا بالفرار بعد أن تكبدوا خسائر فادحة على أثر هجوم شنه عليهم الأسطول المصرى[١] .

وفى هذا يقول المقريزى :

" وفى سنة تسع وستين وخمسمائة نزل أسطول الفرنج بصقلية على أثر الاسكندرية لأربع بقين من ذى الحجة بغتة (أى فى ٢٩ يوليه سنة ١١٧٤ م) ، وكان الذى جهز هذا الأسطول غليالم بن غليالم بن رجار متملك صقلية ، ولى ملك صقلية بعد أبيه فى سنة ستين وخمسمائة (أى سنة ١١٦٤ م) وهو صغير ، فكفلته أمه وتولى التدبير خادم اسمه باتر[٢] مدّة سنة ثم فرّ إلى السيد بن يعقوب يوسف بن عبد المؤمن صاحب البلاد المغربية ، ثم استبدّ غليالم بتدبير ملكه واحتفل فى سنة إحدى وسبعين (أى سنة ١١٧٤م) بعمارة هذا الأسطول ، فاجتمع له ما لم يجتمع لجدّه رجار ، وحمل فى الطرائد ألف فارس وقدّم على الأسطول رجلا من دولته يسمى أكيم موذقة (Akim Modhaka) وقصد الاسكندرية ومات غليالم فى سنة إحدى وثمانين وخمسمائة (أى ١١٨٥ م) ، ولما أرسى هذا الأسطول فى البحر أنزلوا من طرائدهم ستا وثلاثين طريدة تحمل الخيل ومائتى شينى فى كل شينى مائة وخمسون رجلا ، وعدّة السفن التى تحمل آلات الحرب والحصار ست سفن والتى تحمل الأزواد والرجال أربعون مركبا ، فكانوا نحو الخمسين ألف رجل . ونزلوا على البر مما يلى المنارة وحملوا على المسلمين حتى أوصلوهم إلى الصور وقتل من المسلمين سبعة . وزحفت مراكب الفرنج إلى الميناء وكان بها مراكب المسلمين حتى أوصلوهم وغلبوا على البر وخيموا به فأصبح لهم على البر ثلثمائة خيمة ، وزحفوا

---

(١) على ابراهيم حسن : " مصر فى العصور الوسطى " ص ١٣٤ .

(٢) الصحيح ان اسمه (Stephen of Perch) ولم يكن خادما بل هو ابن عم الملكة مرجريت (Marguerite) أم الملك غليوم الثانى .

لحصار البلد ونصبوا ثلاث دبابات بكباشها[١] وثلاثة مجانيق كبارا تضرب بحجارة سود عظيمة . وكان السلطان على فاقوس فبلغه الخبر ثالث يوم نزول الفرنج (أى فى أول أغسطس سنة ١١٧٤) ، فشرع فى تجهيز العساكر والقتال والرمى بالمجانيق مستمر ، فوصلت العساكر وفتحت الأبواب ، وهاجم المسلمون الفرنج وحرقوا الدبابات وأيدهم الله بنصره ، واستمر القتال يوم الأربعاء إلى العصر ، وهو الرابع من نزول الفرنج (أى الثانى من شهر أغسطس سنة ١١٧٤) ، ثم حملوا حملة ثانية عند اختلاط الظلام على الخيام فتسلموها بما فيها وقتلوا من الرجال عددا كثيرا ومن الفرسان ، فاقتحم المسلمون البحر وأخذوا عدة مراكب نسفوها ، فغرقت وولت بقية المراكب منهزمة . وقتل كثير من الفرنج وغنم المسلمون من الآلات والأمتعة والأسلحة ما لا يقدر على مثله إلا بعناء ، وأقلع باقى الفرنج فى مستهل سنة سبعين" (أى فى منتصف عام ١١٧٤)[٢] .

وقعة مرج عيون (سنة ١١٧٩) :

وفى شهر مارس سنة ١١٨٧ (شوال سنة ٥٧٣ هـ) سار صلاح الدين قاصدا سوريا فنزل دمشق وتنقل من بلد إلى آخر ونازل الصليبيين فى حماه وانتصر عليهم فى شهر أغسطس سنة ١١٧٨ ، وفى ٩ يونيه سنة ١١٧٩ علم صلاح الدين بأن الصليبيين قد خرجوا إلى الحرب ، فالتقى بهم وتقاتلوا قتالا شديدا فى موقعة مرج عيون ، وانتصر المسلمون على الصليبيين وأسرت فرسانهم وانهزم رجالهم ، وقد

(١) الدبابات جمع دبابة وكانت عبارة عن شبه برج متحرك له أحيانا أربعة أدوار أولها من الخشب وثانيها من الرصاص وثالثها من الحديد ورابعها من النحاس الأصفر . ويتحرك هذا البرج الهائل على عجلات وتصعد إلى طبقاته الجنود لمهاجمة الحصون وتسلق الأسوار . أما لفظ الكباش فمفرده كبش ويجمع على كبوش وأكبش وهو آلة متصلة بالدبابة لها رأس ضخم وقرنان تدفعها الجنود نحو الأسوار لتهديمها — راجع دوزى " الملحق لقاموس المصطلحات العربية " .

(٢) المقريزى : "كتاب السلوك لمعرفة دول الملوك" ج ١ ص ٥٥ — ٥٧ ، وميشيل امارى : "المكتبة الصقلية" ج١ ص ٥٠٨ ، وسيد على الحريرى : "كتاب الأخبار السنية فى الحروب الصليبية" ص ١١٩ .

بلغ عدد الأسرى من الصليبيين مائتين وسبعين ونيفا عرضوا على صلاح الدين فأمر بنقلهم إلى دمشق ، وكان عدة الصليبيين عشرة آلاف فارس وانهزم ملكهم جريحا .

ومن محاسن المصادفات أنه فى اليوم الذى كسر فيه الصليبيون فى مرج العيون أحرز الأسطول المصرى انتصارا فى البحر على سفنهم إذ ظفر ببطستين كبيرتين استولى عليهما وقادهما إلى الاسكندرية مستصحبا ألف رأس من السبى[(١)] .

هجوم الأسطول المصرى على عكا (١٤ أكتوبر سنة ١١٧٩) :

وقد سار الأسطول المصرى يغزو فلسطين التى اعتصم فيها الصليبيون وينازل أساطيلهم على متن البحار ، وكانت قوة الأسطول المصرى قد زادت فى تلك السنة واستخدم فيه بحارة من بلاد المغرب ممن سبق لهم غزو الافرنج ، انضموا إلى رجال البحر المصريين الأقوياء المعروفين بالشهامة والقوة ، ومراكبهم كانت كنائن إلا أنها تمرق مروق السهام ورواكد هى مدائن إلا أنها تمر مر السحاب غير الجهام ، فلا أعجب أن تسمى غربانا وتنشر بين ضلوعها أجنحة الحمام وتسمى جوارى وكم يسر مجراها من النصر[(٢)] .

وفى يوم ١٤ أكتوبر سنة ١١٧٩ (١١ جمادى الأولى سنة ٥٧٥ هـ) وصل الأسطول المصرى الى ميناء عكا الذى كان يعج بسفن الصليبيين ومراكبهم التجارية فاستولى الأسطول المصرى على عدة منها تحطيما وتكسيرا وأخلى الميناء من الباقى ، ولعل هذا النصر الباهر " لم يعهد من أسطول إسلامى فى سالف الدهر ، ومما يذكر أن عساكر الأسطول المصرى قتلوا بعض رجال قلعة عكا رميا بالسهام من بعد كبير[(٣)] " .

---

(١) سيد على الحريرى : "كتاب الأخبار السنية فى الحروب الصليبية" ص ١٣٤ .

(٢) سيد على الحريرى : "كتاب الأخبار السنية فى الحروب الصليبية" ص ١٣٥ .

(٣) سيد على الحريرى : "كتاب الأخبار السنية فى الحروب الصليبية" ص ١٣٦ .

محاصرة الأسطول المصرى بيروت بحرا (سنة ١١٨٢) :

أصدر صلاح الدين أوامره الى الأسطول المصرى بالذهاب الى بيروت فأقلع اليها ونازلها وأغار عليها وسار صلاح الدين فوافاه اليها وضرب الحصار حولها برّا و بحرا عدّة أيام.

و بينما هو كذلك إذ هو يتلقى نبأ نزول جمع عظيم من الفرنج دمياط ، كما يتلقى من مُظفّر الدين كوكبرى صاحب حران رسالة يطلب فيها سرعة قدومه الى الفرات ، فقام صلاح الدين من فوره وسار الى الرها فحاصرها وملكها ثم واصل سيره الى الرقة فملكها ومنها الى نصيبين والموصل وسنجار[١] .

أما بيروت فلم تسقط فى قبضة صلاح الدين إلا فى السابع من شهر أغسطس سنة ١١٨٧ (٢٩ جمادى الأولى سنة ٥٨٣ هـ) .

موقعة الحوراء البحرية (سنة ١١٨٢) :

كان صلاح الدين الأيوبى قد خرج من القاهرة فى أثناء عام ١١٨٢ زاحفا على الشام على رأس جيش عرمرم بغية توحيد شمل المسلمين و إعدادهم لمنازلة الصليبيين بعد أن أقام مقامه فى مصر مدّة غيابه أخاه الملك العادل سيف الدين .

وفى سنة ١١٨٢ (٥٧٨ هـ) أرسل الملك العادل الحاجب لؤلؤا متولى الأسطول المصرى لمحاربة الفرنج الذين حاولوا بقيادة رينو دى شاتيون (Renaud de Châtillon) الاغارة على بلاد العرب فنقلوا مراكبهم على ظهور الإبل الى الأيلة وتوغلت سفنهم فى البحر الأحمر، فصدع لؤلؤ بالأمر ونقل مراكب مفككة من القاهرة وأتم تركيبها بالقُلزم وأقلع منها فأدرك الفرنج فى رابغ[٢] وتقاتلوا على ساحل الحوراء[٣] وانتصر عليهم لؤلؤ على ظهر البحر انتصارا باهرا .

---

(١) سيد على الحريرى : " كتاب الأخبار السنية فى الحروب الصليبية " ص ١٣٩ .

(٢) رابغ : واد من أودية الحجاز .

(٣) الحوراء : كورة من كور مصر القبلية فى آخر حدودها من جهة الحجاز وهى على البحر شرقى القلزم ، وقيل : الحوراء مرفأ سفن مصر الى المدينة — راجع ياقوت الحموى : "معجم البلدان " ج ٣ ص ٢٥٩ .

وفى هذا يقول المقريزى :

" الأمير حسام الدين لؤلؤ الحاجب كان أرمنى الأصل ومن جملة أجناد مصر فى أيام الخلفاء الفاطميين ، فلما استولى صلاح الدين يوسف بن أيوب على مملكة مصر خدم تقدمة الأسطول، وكان حيثما توجه فتح وانتصر وغنم ثم ترك الجندية وزوج بناته — وكنّ أربعا — بجهاز كاف ،وأعطى ابنيه ما يكفيهما ثم شرع يتصدّق بما بقى معه على الفقراء بترتيب لا خلل فيه ودواما لا سآمة منه . وكان يفرّق فى كل يوم اثنى عشر ألف رغيف مع قدور الطعام ، واذا دخل شهر رمضان ضاعف ذلك وتبتّل للتفرقة من الظهر فى كل يوم الى نحو صلاة العشاء الآخرة ، ويضع ثلاثة مراكب طول كل مركب أحد وعشرون ذراعا مملوءة طعاما ، ويدخل الفقراء أفواجا وهو قائم مشدود الوسط كأنه راعى غنم وفى يده مغرفة وفى الأخرى جرّة سمن وهو يصلح صفوف الفقراء و يقرّب اليهم الطعام والودك ويبدأ بالرجال ثم بالنساء ثم بالصبيان، وكان الفقراء مع كثرتهم لا يزدحمون لعلمهم أن المعروف يعمهم ، فاذا انتهت حاجة الفقراء بسط سماط للأغنياء تعجز الملوك عن مثله ،وكان له مع ذلك على الإسلام منّة توجب أن يترحم عليه المسلمون كلهم، وهى أن فرنج الشوبك والكرك توجهوا نحو مدينة رسول الله صلى الله عليه وسلم لينبشوا قبره صلى الله عليه وسلم و ينقلوا جسده الشريف المقدّس الى بلادهم ويدفنوه عندهم ولا يمكنوا المسلمين من زيارته إلا بُجعل ، فأنشأ البرنس أرباط صاحب الكرك سفنا حملها على البرّ الى بحر القُلزم وأركب فيها الرجال وأوقف مركبين على حرزة قلعة القلزم(١) تمنع أهلها من استقاء الماء ، فسارت الفرنج نحو عَيذاب فقتلوا وأسروا ومضوا يريدون المدينة النبوية على ساكنها أفضل الصلاة والتسليم،

---

(١) الحرزة معناها الموضع الحصين . أما القلزم فوضع على البحر قريب من مدينة السويس الحالية وكان فرضة مصر والشام ، ومنه كانت تحمل المتاجر الى الحجاز واليمن ، ثم أصبح خرابا فتحولت التجارة الى موضع السويس — راجع ياقوت الحموى : " معجم البلدان " ج ٤ ص ١٥٨ — ١٦١ .

وذلك فى سـنة ثمان وسبعين وخمسمائة (أى فى سـنة ١١٨٢ م) وكان السلطان صلاح الدين يوسف بن أيوب على حران ، فلما بلغه ذلك بعث الى سيف الدولة بن منقذ نائبه على مصر يأمره بتجهيز الحاجب لؤلؤ خلف العدو ، فاستعدّ لذلك وأخذ معه قيـودا وسار فى طلبهم الى القلزم وعمر هناك مراكب وسار الى أيلة فوجد مراكب للفرنج ، فحرقها وأسر من فيها وسار الى عيذاب وتبع الفرنج حتى أدركهم ولم يبق بينهم وبين المدينة النبوية على ساكنها أفضل الصلاة والتسليم إلا مسافة يوم ، وكانوا ثلثمائة ونيفا وقد انضم اليهم عدّة من العربان المرتدّة ، فعندما لحقهم لؤلؤ فترت العربان فرقا من سطوته ورغبة فى عطيته ، فانه كان قد بذل الأموال حتى أنه علق أكياس الفضة على رءوس الرماح ، فلما فترت العربان التجأ الفرنج الى رأس جبـل صعب المرتقى ، فصعد اليهم فى عشرة أنفس وضايقهم فيه فخارت قواهم بعدما كانوا معدودين من الشجعان واستسلموا فقبض عليهم وقيدهم وحملهم الى القـاهرة فكان لدخولهم يوم مشهود ، وتولى قتلهـم الصوفية والفقهاء وأرباب الديانة بعد ما ساق رجلين من أعيان الفرنج الى مِنًى ونحرهما هناك كما تنحر البُـدن التى تساق هـديا الى الكعبة . ولم يزل على فعـل المعروف الى أن مات فى اليـوم التاسع من جمادى الآخرة سنة ست وتسعين وخمسمائة (أى ٢٧ مارس سنة ١٢٠٠) ودفن بتربته من القرافة[1] " .

وزاد على ذلك المقريزى فى " كتاب السلوك " فقال :

" وفى سنة ثمان وسبعين وخمسمائة (أى فى سنة ١١٨٢ م) قصد الفرنج بلاد الحجـاز ، وأنشأ البرنس أرناط صاحب الكرك سفنا وحملها على البر الى بحـر القلزم وأركب فيها الرجال ، وأوقف منها مركبين على حرزة قلعة القلزم لمنع أهلها من استقاء المـاء وسارت البقية نحو عيذاب ، فقتـلوا وأسروا وأحرقوا فى بحـر القلزم نحـو ست عشرة مركبا ، وأخذوا بعيذاب مركبا يأتى بالحجاج من جدّة وأخذوا فى الأسر

---

(١) المقريزى : " المواعظ والاعتبار فى ذكر الخطط والآثار " ج ٢ ص ٨٥ و ٨٦ .

قافلة كبيرة من الحجاج فيما بين قوص وعيذاب وقتلوا الجميع ، وأخذوا مركبين فيهما بضائع جاءت من اليمن، وأخذوا أطعمة كثيرة من الساحل كانت معدّة لميرة الحرمين وأحدثوا حوادث لم يسمع فى الاسلام بمثلها ، ولا وصل قبلهم رومى الى ذلك الموضع، فانه لم يبق بينهم و بين المدينة النبوية سوى مسيرة يوم واحد، ومضوا الى الحجاز يريدون المدينة النبوية، فجهز الملك العادل، وهو يخلف السلطان بالقاهرة، الحاجب حسام الدين لؤلؤ الى القلزم فعمر مراكب بمصر والاسكندرية، وسار الى أيلة وظفر بمراكب للفرنج فخرقها وأسر من فيها، وسار الى عيذاب وتبع مراكب الفرنج فوقع بها بعد أيام واستولى عليها وأطلق من فيها من التجار المأسورين وردّ عليهم ما أخذ لهم وصعد البر فركب خيل العرب حتى أدرك من فرّ من الفرنج وأخذهم فساق منهم اثنين الى منى، ونحرهما بها كما تنحر البدن وعاد الى القاهرة بالأسرى فى ذى الحجة (أى فى شهر أبريل سنة ١١٨٣) فضربت أعناقهم كلهم ، وعاد الأسطول من بحر الروم[1] بعد نكاية أهل الجزائر ومعه بطسة للفرنج كانت تريد عكا وبها أخشاب ونيف وسبعون رجلا[2] ".

وقعة عكا البحرية (سنة ١١٩٠):

بينما كان صلاح الدين يقاتل الصليبيين فى عكا فى أواخر يوليه سنة ١١٩٠ اذا قطع الأسطول المصرى تهرع الى نجدته من مصر، وما كاد الصليبيون يسمعون بقربه ، حتى جهزوا أسطولا ليلقاه فى طريقه و يقاتله ، فركب صلاح الدين فى العساكر جميعها وقاتلهم من كل جهة ليشتغلوا بقتاله عن قتال الأسطول فيتمكن من دخول عكا، فلم يشتغلوا وخرج أسطولهم ، وكانت الناس خرجت على جانب

(١) المقريزى : "كتاب السلوك لمعرفة دول الملوك" ج ١ ص ٧٨ — ٧٩ ، وسيد على الحريرى : "كتاب الأخبار السنية فى الحروب الصليبية" ص ١٤٠ .

(٢) يبدو أن المعركة البحرية وقعت على مقربة من إحدى الجزائر الواقعة فى شرق البحر الأبيض المتوسط — راجع أبا شامة : "كتاب الروضتين" ص ٢٣٥ ، وابن الأثير : "الكامل فى التاريخ" ج ١١ ص ٢٣٦ .

البحر تقوية للأسطول و إيناسا له ولرجاله ، وقد التقى الأسطولان فى البحر والجيشان فى البر ، واضطرمت نار الحرب واستعرت ، وباع كل فريق روحه ودار قتال شديد انجلى عن نصرة الأسطول المصرى بعد أخذ مركب منه ، وقتل من كان بأسطول الصليبيين ونهب مافيه ، وأخذ منه مركب أيضا ، ودخل الأسطول المصرى المنصور الى عكا ، وكان قد صحبته مراكب من الساحل فيها ميرة وذخيرة وطابت قلوب أهل البلد بذلك وانشرحت صدورهم ، واتصل القتال بين الفريقين المتحاربين خارج البلد الى أن فصل بينهما الليل وعاد كل فريق الى خيمه ، وقتل من الصليبيين فى هذا اليوم كثيرون لأن أهل البلد اشتدّوا فى قتالهم والأسطول المصرى سدد اليه ضربة قاضية والجيش المصرى أجهز عليهم[1] .

نزول الصليبيين دمياط (٣١ مايو سنة ١٢١٨) :

قصد الصليبيون مدينة دمياط فوصلوها فى يوم ٣١ مايو سنة ١٢١٨ (٤ ربيع أول سنة ٦١٥ هـ) وهم نحو من ٧٠,٠٠٠ فارس و ٤٠٠,٠٠٠ راجل فخيموا تجاه دمياط فى البر الغربى وحفروا حول معسكرهم خندقا ، وأقاموا عليه سورا وشرعوا فى الهجوم على برج دمياط المنيع ، وكان البر الذى نزل فيه الصليبيون جزيرة محاطة بالنيل من جهة و بالبحر المالح من الأخرى يقال لها جزيرة دمياط . (رأس البر الآن) . وكان المسلمون فى مدينة دمياط محاصرين حصارا شديدا من البحر ومن البر .

بلغ نزول الصليبيين دمياط الملك الكامل — الذى خلف أباه العادل على الديار المصرية — فخرج بمن معه من العساكر وأمر والى الغربية بجمع العربان وسار فى جمع كبير وخرج الأسطول ، فأقام تحت دمياط ونزل السلطان بمن معه من العساكر بمنزلة العادلية قرب دمياط وامتدّت عساكره الى دمياط ، غيرأن « الصليبيين ألحوا فى القتال واستولوا على برج السلسلة وقطعوا السلاسل المتصلة به لتجوز مراكبهم فى بحر النيل ويتمكنوا من البلاد ، فنصب الملك الكامل بدل السلاسل

(١) سيد على الحريرى : " كتاب الأخبار السنية فى الحروب الصليبية " ص ١٨٤ .

جسرا عظيما لمنع الصليبيين من عبور النيــل ، فقاتل الصليبيون عليــه قتالا شديدا حتى قطعوه ، وكان الكامل يركب فى كل يوم عدّة مرار من العادلية الى دميــاط لتدبير الأمور ، فأمر الملك الكامل أن يفرّق عدّة من المراكب فى النيل ، حتى تمنع الفرنج من سلوك النهــر ، فعمد الفرنج الى خليج هناك يعــرف بالأزرق كان النيل يجرى فيه قديما فحفروه وعمقوا حفره ، وأجروا فيه المــاء الى البحر المِلْح وأصعدوا مراكبهم فيه الى بورة على أرض جيزة دمياط مقابل المنزلة التى بها السلطان ليقاتلوه من هناك فلمــا صاروا فى بورة جاءوه وقاتلوه فى المــاء وزحفوا اليــه عدّة مرار فلم يظفروا منــه بطائل ولم يتغير على أهل دمياط شىء لأن الميرة والامداد متصلة اليهم والنيل يحجز بينهم وبين الفرنج . فلما أدرك الناس الشتاء هاج البحر على مخيم المسلمين وغرقهم فعظم البــلاء وتزايد الغم وألح الفرنج فى القتال وكادوا أن يملكوا العرب فبعث الله ريحا قطعت مراسى مرمّة الفرنج وكانت من عجائب الدنيا فمرّت الى برّ المسلمين فأخذوها فاذا فيها مسامير زنة الواحد منها خمسة وعشرون رطلا» [١] .

المواقع النهرية تجاه المنصورة (سنة ١٢٢١ وسنة ١٢٥٠) :

وقعت دميــاط فى قبضة الفــرنج فى أثناء ســنة ١٢٢٠ ، بعــد حصار دام ستة عشر شهرا واثنين وعشرين يوما ، ولمــا أخذوا البلد وضعوا السيف فى أهله فتجاوزوا الحــدّ فى القتل وأسرفوا فى مقــدار القتلى ، وبلغ ذلك الملك الكامل ، فرحل بعــد أخذ دمياط بيومين ، ونزل قبالة طلخا على رأس بحر أشموم ورأس بحــر دمياط ، وخيم فى محــلة المنزلة التى صار يقال لهــا المنصورة وحصن الفرنج أسوار مدينة دمياط وقتلوا ونهبوا ، وجهز الفرنج من أسروه من المسلمين فى البحر الى عكا ، وخرجوا من دمياط ونازلوا الملك الكامل تجاه المنصورة وصار بينهــم وبينه بحر أشموم وبحر دمياط وكان الفرنج فى ٢٠٠,٠٠٠ راجل و ١٠,٠٠٠ فارس

(١) المقــريزى : ” المواعظ والاعتبار فى ذكر الخطط والآثار “ ج ١ ص ٢١٦ ، وســيد على الحريرى : ” الأخبار السنية فى الحروب الصليبية “ ص ٢٣٢ .

فقدّم المسلمون شوانيهم أمام المنصورة وعدّتها مائة قطعة ، واجتمع الناس من القاهرة ومصر وسائر أنحاء القطر، وأنزل الكامل على ناحية شارمساح ألف فارس فى آلاف من العربان ليحولوا بين الفرنج ودمياط، وسارت الشوانى ومعها حراقة كبيرة على رأس بحر المحلة وعليها الأمير بدر الدين بن حسون، فانقطعت الميرة عن الفرنج من البر والبحر الى أن جاءت إليهم إمدادات ونجدات وافرة، فتلاقى المسلمون والفرنج فى البر وفى نهر النيل ، وانتصر المسلمون وأخذوا منهم ست شوانى وجلاسة و بطسة وأسروا من الفرنج ٢,٢٠٠ ثم ظفر المسلمون بثلاث قطائع فتضعضع الفرنج وضاق بهم المقام فطلبوا الصلح .

غير أن الصلح لم يتم واتفق وصول مرمّة عظيمة للفرنج فى البحر حولها عدّة حرّاقات تحميها وقد ملئت كلها بالميرة والأسلحة فقاتلتهم شوانى المسلمين وظفرها الله بهم فأخذها المسلمون . فطلب الفرنج الأمان وسلموا دمياط الى المسلمين فى الثامن من شهر سبتمبر سنة ١٢٢١ (١٩ رجب سنة ٦١٨) ، وتقررت الهدنة مدّة ثمانى سنين ، وكانت مدّة نزول الفرنج على دمياط الى أن أقلعوا عنها عائدين الى بلادهم ثلاث سنين وأربعة أشهر وتسعة عشر يوما، منها مدّة استيلائهم على مدينة دمياط سنة وعشرة أشهر وأربعة وعشرين يوما (١) .

على أن المنصورة شهدت قتالا آخر فرّق بين المسلمين والصليبيين فى سنة ١٢٥٠ فى مياه النيل ، ذلك أن الصليبيين عادوا فنزلوا دمياط فى أواخر حكم الملك الصالح (سنة ١٢٤٩) فى أكثر من مائة ألف فملكوها بقيادة لويس التاسع ملك فرنسا ، فرابط الملك الصالح بالمنصورة حيث مرض وما لبث أن مات ، فجاء توران شاه تلبية لنداء والدته شجرة الدر و بويع عرش مصر .

وقد واصل الصليبيون زحفهم على المنصورة فى سنة ١٢٥٠ ، ولكن الجيش المصرى والأسطول تآلفا ووقفا فى وجه الغزاة ، ودارت معركة نهرية قبالة

(١) المقريزى : "المواعظ والاعتبار فى ذكر الخطط والآثار" ج ١ ص٢١٨ و ٢١٩ ، وسيد على الحريرى : "تاب الأخبار السنية فى الحروب الصليبية" ص ٢٣٧ .

المنصورة بين الأسطول المصرى وأسطول الصليبيين انجلت عن وقوع ٣٢ مركبا من مراكب الصليبيين فى قبضة المصريين ، كما قتل من جنود الصليبيين نحو ٣٠,٠٠٠ وكثير منهم غرق فى النيل ، وأسر ملكهم لويس التاسع وسجن الى أن فدى نفسه وبقية أهله وعساكره بمبلغ مائة مليون من الفرنكات .

على أن الاهتمام بأمر الأسطول فى مصر أصابه شىء من الفتور فى أواخر دولة الأيوبيين حتى أصبح لا يفكر فى أمره إلا عند الحاجة إليه ، فإذا دعت الضرورة الى تجهيزه طلب له الرجال وقبض عليهم من الطرقات وقيدوا فى السلاسل نهارا وسجنوا فى الليل حتى لا يهربوا ولا يصرف لهم إلا شىء قليل من الخبز ونحوه وربما أقاموا الأيام بغير شىء كما كان يفعل بالأسرى من العدو ، فصارت خدمة الأسطول عارا يُسبّ به الرجال ، فاذا قيل لرجل فى مصر : "يا أسطولى" غضب غضبا شديدا بعد ما كان خدّام الأسطول يقال لهم : "المجاهدون فى سبيل الله والغزاة فى أعداء الله" ويتبرك بدعائهم الناس[1] .

المآصر أو السلاسل البحرية فى عصر العرب :

المآصر سلاسل ضخمة من الحديد ، كانت تعترض الميناء فتحدّه من جهة البحر ، وكان يرسخ أحد أطرافها فى صخرة مرتفعة مشرفة على جانب الميناء ويربط طرفها الآخر بقفل محكم الصنع يوضع داخل برج مطل على الميناء من جهته الثانية ، ويجلس فى البرج شخص يطلق عليه اسم "صاحب القفل" عنده الأمر والنهى فى خروج السفن من الميناء ودخولها إليه ، فيعمل على رفع السلسلة أو على خفضها . وكانت الضرائب والعشور تجبى عند هذه المآصر على كل مال أو طعام أو حيوان أو غير ذلك مما يدخل البلاد أو يخرج منها .

ولما كانت المدن المصرية فى ذلك العصر تعانى غزوات الروم وشدائد حصارهم ، خاصة ما وقع منها على ساحل البحر ، مما اضطرها الى دفع الخطر المتوقع

(١) المقريزى : "المواعظ والاعتبار فى ذكر الخطط والآثار" ج ١ ص ١٩٤ .

فى كل آن بكل ما أوتيته من حيلة ووسيلة ، فأقام أصحابها الأسوار المنيعة حولها من طرف البرّ ، ومدّوا السلاسل الحديد أو المآصر البحرية[١] ذات الأبراج الرصينة فى موانئها من طرف البحر فأضحت الثغور المصرية منيعة لا ترام ولا يوصل إليها .

ولما كانت دمياط والاسكندرية والسويس هى مفاتيح مصر وأهم ثغورها فقد مدّت المآصر البحرية عند مداخلها ، ولعلها نصبت كذلك فى رشيد والبرلس وتنيس والفرما وشطا واخنا وغيرها من المدن الساحلية[٢] .

ويقول المقريزى عن سلسلة ثغر دمياط فى أيام صلاح الدين الأيوبى :
" إن برج دمياط كان برجا منيعا فيه سلاسل من حديد غلاظ تمدّ على النيل لتمنع المراكب الواصلة فى البحر الملح من الدخول الى ديار مصر فى النيل[٣] " .

دور صناعة السفن أو صناعة العمائر أو الإنشاء :

كان بالقطر المصرى خمس دور لصناعة السفن هى : صناعة الروضة ، وصناعة مصر ، وصناعة المقس ، وصناعة الاسكندرية ، وصناعة دمياط .

صناعة الروضة : مماسبق يبدو أن أول دار لصناعة السفن أنشئت فى مصر فى عهد العرب تنسب إلى أول منشئها مسلمة بن مخلّد الذى أسسها فى سنة ٦٧٤ (٥٤ هـ) عند ما ولى على القطر المصرى فى أثناء العصر الأموى وقد أطلق عليه إسم « صناعة الجزيرة » . ثم عنى الأمير أبو العباس أحمد بن طولون بتوسيعها وأنشأ المراكب الحربية فيها ، ولم تزل هذه الصناعة عامرة إلى أيام الأمير أبى بكر بن طغج

(١) المآصر جمع مأصر أو مأصر ، من أصر يأصره أصرا ، أى حبسه والموضع مأصر ومأصر وهو محبس السفينة بمعنى الحاجز . وتقول العامة معاصر . راجع الزمخشرى : " أساس البلاغة " ج ١ ص ١٤ ، والفيروزابادى : " القاموس المحيط " ج ١ ص ٣٦١ ، والأصفهانى : " المفردات فى غريب القرآن " ص ١٧ .

(٢) ميخائيل عواد : " المآصر فى بلاد الروم والإسلام " (بحث بمجلة "المقتطف" ابتداء من شهر مارس سنة ١٩٤٤ ص ٢٤٢) .

(٣) المقريزى : " المواعظ والاعتبار فى ذكر الخطط والآثار " ج ١ ص ٢١٥ .

الإخشيد الذى أنشأ صناعة بفسطاط ساحل مصر وحوّل صناعة الروضة إلى بستان سمى البستان المختار [(١)] .

صناعة مصر : انفردت صناعة الروضة بإنشاء المراكب المصرية حتى أنشأ الأمير أبو بكر محمد بن طغج الإخشيد فى سنة ٩٣٧ (٣٢٣ هـ) دارا أخرى لصناعة السفن على ساحل النيل بفسطاط مصر. وكانت هذه الصناعة بساحل مصر القديم، ويعرف موضعها بدار خديجة بنت الفتح بن خاقان زوجة أحمد بن طولون، فكانت مراكب الأسطول المصرى تنشأ فيها حتى أيام الخليفة الآمر بأحكام الله الفاطمى الذى أصدر أوامره إلى وزيره المأمون البطائحى بإنشاء الشوانى والمراكب النيلية التابعة للحكومة بدار صناعة مصر، وفيها أنشأ منظرة لجلوس الخليفة عند عرضه قطع الأسطول . وما زالت دار صناعة مصر عامرة إلى سنة ١٣٠٠ حتى تحولت أرضها إلى بستان عرف ببستان ابن كيسان [(٢)] .

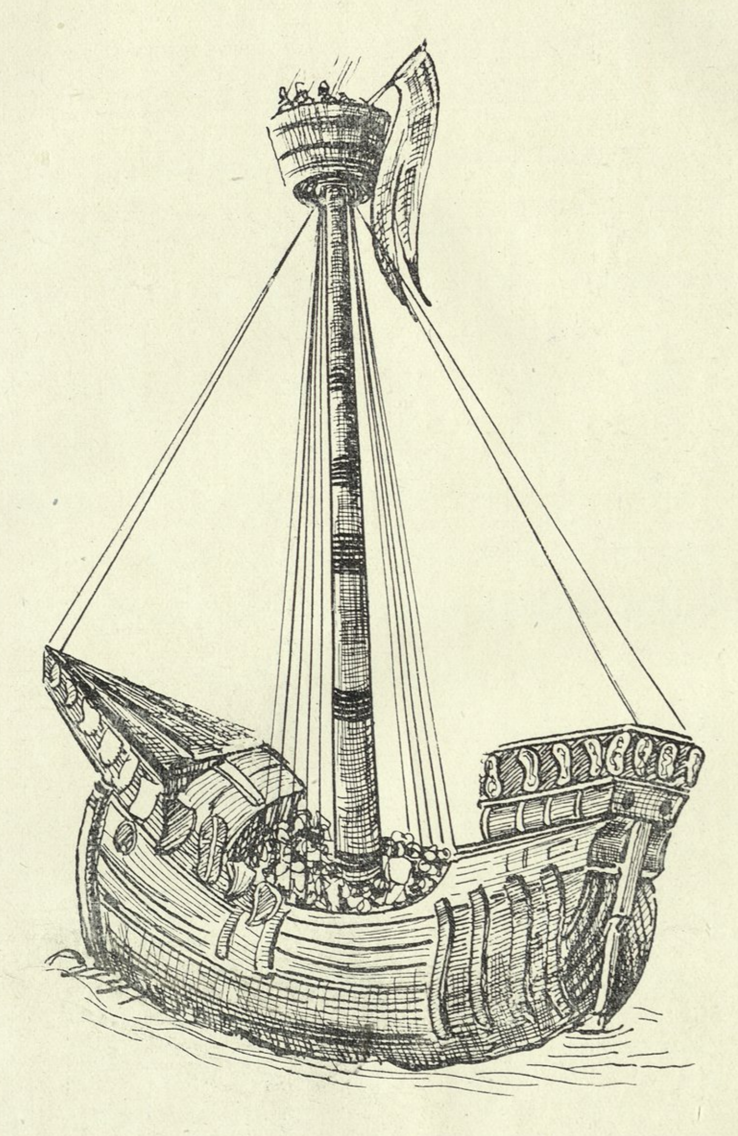
صناعة المقس : فى النصف الثانى من القرن التاسع أنشأ المعز لدين الله الفاطمى دارا ثالثة لصناعة السفن فى المقس، وهى ضيعة كانت تعرف باسم «أم دُنين» واقعة على ساحل النيل عند مسجد أولاد عنان الحالى بميدان باب الحديد بالقاهرة ، وقد أخرجت هذه الصناعة ستمائة مركب «لم ير مثلها فى البحر» أيام المعز حتى غدت الدولة الفاطمية دولة بحرية عزيزة الجانب تضاهى أساطيلها أقوى دولة بحرية فى حوض البحر الأبيض المتوسط .

هذا وقد قال ابن مماتى : " إنه كان بمصر حتى آخر القرن السادس للهجرة (سنة ١٣٠٠ م) ثلاث دور لصناعة السفن بمصر والاسكندرية ودمياط ، وكانت صناعة العمائر فيها تنشىء المراكب ولها مستخدمون يستدعون لما يحتاج إليه ، و يطلق

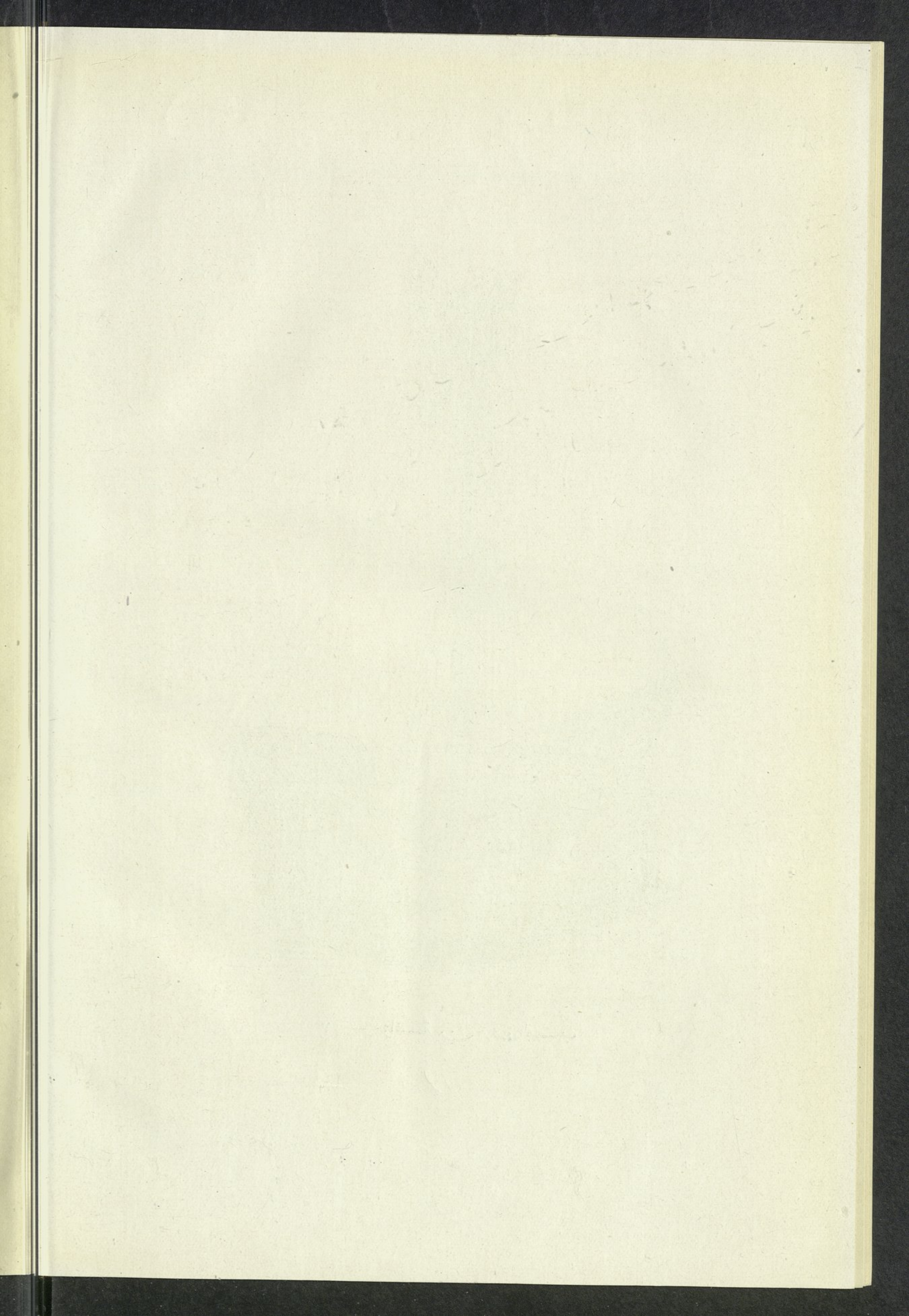
---

(١) المقريزى : " المواعظ والاعتبار فى ذكر الخطط والآثار " ج ٢ ص ١٩٦ و ١٩٧ .

(٢) المقريزى : " المواعظ والاعتبار فى ذكر الخطط والآثار " ج ٢ ص ١٩٧ .



١٣ — حراقة من حراريق العرب



لهم المال والأصناف ويسترفع منهم الحسبانات وفيها ما يباع من حطام وغيره وترد حسباناتهم"[(١)] .

صناعة الاسكندرية : كذلك كانت هناك صناعة العمائر فى ثغر الاسكندرية لها مستخدمون يستدعون ما تحتاج إليه ويقومون بتجهيز سفن الأسطول .

صناعة دمياط : وكانت بميناء دمياط دار صناعة لإنشاء السفن يديرها أهل خبرة فى هذا الفن .

كيفية صنع المراكب :

لعل أحسن وصف لصنع المراكب فى ذلك العصر جاء على لسان ابن جبير إذ قال : "الجلاب التى يصرفونها فى هذا البحر الفرعونى ملفقة الإنشاء لا يستعمل فيها مسمار البتة إنما هى مخيطة بأمراس من القنبار، وهو قشر جوز النارجيل، يدرسونه إلى أن يتخيط ويفتلون منه أمراسا يخيطون بها المراكب ويخللونها بدسر من عيدان النخل، فإذا فرغوا من إنشاء الجلبة على هذه الصفة سقوها بالسمن أو بدهن الخروع أو بدهن القرش وهو أحسنها"[(١)] .

المناظر :

منظرة المقس : كان للعرب من جملة مناظرهم بالقاهرة منظرة تقع بحرى جامع المقس الذى تسميه العامة جامع المقسى وحل محله جامع أولاد عنان بميدان باب الحديد ، وكانت المنظرة مطلة على النيل إذ كان ساحل النيل حينئذ بالمقس ، وكانت هذه المنظرة معدّة لنزول الخليفة بها عند تجهيز الأسطول إلى غزو الفرنج ، فتحضر رؤساء المراكب بالشوانى وهى مزينة بأنواع العدد والسلاح، ويلعبون بها

---

(١) المقريزى : "المواعظ والاعتبار فى ذكر الخطط والآثار" ج ٢ ص ١٩٥ ، وابن مماتى : "كتاب قوانين الدواوين" ص ٢٤٠ .

(١) ابن جبير : "رحلة ابن جبير" ص ٦٥ — ٧٣ .

فى النيل عند الخليج الناصرى تجاه الجامع وما وراء الخليج من غربيه . وقد ذكر ابن المأمون : "تجهيز العساكر فى البرّ عند ورود كتب صاحبى دمشق وحلب فى سنة سبع عشرة وخمسمائة ما يحث على غزو الفرنج ومسيرها مع حسام الملك وركب الخليفة الآمر بأحكام الله ، وتوجه إلى الجامع بالمقس وجلس بالمنظرة فى أعلاه واستدعى مقدّم الأسطول الثانى وخلع عليه ، وانحدرت الأساطيل مشحونة بالرجال والعدد والآلات والأسلحة واعتمد ما جرت العادة به من الإنعام عليهم ، وعاد الخليفة إلى البستان المعروف بالبعل إلى آخر النهار ، وتوجه إلى قصره بعد تفرقة جميع الرسوم والصدقات والهبات الجارى بها العادة فى الركوبات" . وقال ابن الطوير : "فإذا تكملت النفقة وتجهزت المراكب وتهيأت للسفر ركب الخليفة والوزير إلى ساحل المقس وكان هناك على شاطئ البحر بالجامع منظرة يجلس فيها الخليفة برسم وداع الأسطول ولقائه إذا عاد ، فإذا جلس هو والوزير للوداع جاءت القوّاد بالمراكب من مصر إلى هناك للحركات فى البحر بين يديه وهى مزينة بأسلحتها ولبوسها وفيها المنجنيقات تلعب وتنحدر فتقلع بالمجاذيف كما يفعل فى لقاء العدو بالبحر الملح فيكون لها ببلاد العدو صيت وهيبة ، فإذا وقع لهم مركب لا يسألون عما فيه سوى الصغار والرجال والنساء والسلاح وما عدا ذلك فللأسطول . واتفق مرة أن قدم على الأسطول سيف الملك الجمل فكسب بطسة عظيمة فيها ألف وخمسمائة شخص بعد أن قرر عليهم القتال وقتل منهم نحوًا من مائة وعشرين رجلا ، وحضر الى القاهرة ففرح الخليفة وركب الى المقس وجلس بالمنظرة للقائهم وأطلقوا الأسرى بين يديه تحت المنظرة من جانب البر فاستدعيت الجمال لركوبهم ، وشق بهم القاهرة ومصر وهم كل اثنين على جمل ظهرا لظهر وعاد الخليفة الى القصر فجلس فى إحدى مناظره لنظرهم فى جوازهم ، فلما عادوا بهم من مصر صاروا بهم الى المناخات فصح منهم ألف رجل فانضافوا الى من فى المناخ . وأما النساء والصبيان فانهم دخلوا بهم الى القصر بعد أن حمل منهم للوزير نصيب وافر وأخذ الجهات والأقارب

بقيتهنّ فيستخدمونهنّ ويعلمونهنّ الصنائع ، ويتولى الأستاذون تربية الصبيان وتعليمهم الخط والرماية ، و يقال لهم الترابى ومن استُريب به من الأسرى ونبه عليه بقوة أوقع به ، والشيخ الذى لاينتفع به يمضى فى حكم السيف بمكان يقال له بئر المنامة فى الخراب قريب مصر ولم يسمع على الدولة قط أنها فادت أسيرا بمال ولا بأسير مثله ، وهذه الحال فى كل سنة آخذة فى الزيادة لا النقص . وقدم على الأسطول مرة أمير يقال له حرب بن فور صاحب الحاجب لؤلؤ فكسب بطسة حصل فيها خمسمائة رجل ". وقد خربت منظرة المقس وقام موضعها برج كبير صار يعرف فى الدولة الأيوبية بقلعة المقس مشرف على النيل فلما جدّد الصاحب الوزير شمس الدين عبد الله المقسى جامع المقس فى سنة سبعين وسبعمائة (أى سنة ١٣٦٧م) هدم هذا البرج وجعل مكانه حديقة شرقى الجامع [١] .

منظرة الصناعة : وكان للعرب أيضا منظرة للصناعة فى الساحل القديم من مصر يجلس بها الخليفة تارة حتى تقدّم له العشاريات فيركبها و يسير للمقياس حتى يخلّق بين يديه عند الوفاء ، وكان بهذه الصناعة ديوان العمائر ، وقد أنشأ الوزير المأمون هذه المنظرة والصناعة التى فيها ولم تزل الى آخر الدولة ودهليزها مادّ بمصاطب مفروشة بالحصر العبدانى بسطا وتأزيرا . وقد خربت هذه الصناعة والمنظرة وصار موضعها بستانا كان يعرف ببستان ابن كيسان ثم ببستان الطواشى ، وقد قال ابن المأمون : " كانت جميع مراكب الأساطيل ماتنشأ إلا بالصناعة التى بالجزيرة ، فأنكر الوزير المأمون ذلك وأمر بأن يكون إنشاء الشوانى وغيرها من المراكب النيلية الديوانية بالصناعة بمصر وأضاف إليها دار الزبيب وأنشأ المنظرة بها وكتب عليها اسمه وقصد بذلك أن يكون حلول الخليفة يوم تقدمة الأساطيل ورميها بالمنظرة المذكورة وأن يكون ما ينشأ من الشوانى والشلنديات فى الصناعة بالجزيرة . ولما وفى النيل ست عشرة ذراعا ركب الخليفة والوزير الى الصناعة بمصر

(١) المقريزى : " المواعظ والاعتبار فى ذكر الخطط والآثار " ج ١ ص ٤٨٠ .

ورميت العشاريات بين أيديهما ثم عدّيا فى إحداها الى المقياس . وقال ابن الطوير :
" الخدمة فى ديوان الجهاد ، ويقال له ديوان العمائر ، وكان محله بصناعة الإنشاء بمصر للأسطول والمراكب الحاملة للغلات السلطانية والأحطاب وغيرها ، وكانت تزيد على خمسين عشاريا ويليها عشرون ديماسا ، منها عشرة برسم خاص الخليفة أيام الخليج وغيرها ولكل منها رئيس ونواتى لا يبرحون ينفق فيهم من مال هذا الديوان وبقية العشاريات والدواميس برسم ولاة الأعمال المميزة فهى تجرّ لهم وينفق فى رؤسائها ورجالها أينما كانوا من مال هذا الديوان ، وتقيم مع أحدهم مدّة مقامه فاذا صرف عاد فيه وخرج المتولى الجديد فى العشارى المرسى بالصناعة ولا يخرج إلا بتوقيع باطلاقه والإنفاق فيه ، وللمشارفين بالأعمال عشاريات دون هذه ، وفى هذا الديوان برسم خدمة مايجرى فى الأساطيل نائبان من قبل مقدّم الأسطول وفيه من الحواصل لعمارة المراكب شىء كثير ، وإذا لم يف ارتفاعه بما يحتاج إليه استدعى له من بيت المال ما يسدّ خلله ، وكان من أهم أمورهم احتفالهم بالأساطيل والأجناد ومواصلة إنشاء المراكب بمصر والإسكندرية ودمياط من الشوانى الحربية والشلنديات والمسطحات الى بلاد الساحل حين كانت بأيديهم ، مثل صور عكا وعسقلان "[1] .

المجانيق والسفن التى بنيت فى مصر :

إن السفن التى بنيت فى دور الصناعة بمصر بعد الفتح العربى بأمر العرب كانت مجهزة بالمجانيق لقذف المواد الملتهبة ، وهى المواد التى قيل إن تجهيزها كان سرا مكنونا اختص به أهل بيزنطة حتى القرن السابع على الأقل . على أن أول من اخترع النار الإغريقية (Feu grégeois) مهندس مصرى اسمه قلينكوس (Callinique) عاش فى القرن السابع وأصله من هليو بوليس من المدن المصرية

---

(١) المقريزى : " المواعظ والاعتبار فى ذكر الخطط والآثار " ج ١ ص ٤٨٢ .

القديمة المشهورة ، ولا يتصوّر مطلقا أن تبنى سفن فى الإسكندرية بعد فتح العرب لمصر بما لا يزيد إلا قليلا على عشرين سنة وتجهز بتلك الآلات التى تقذف النار الإغريقية اللهم إلا إذا كان اختراع مزيج تلك النار وعمل آلاتها أصله فى مصر ذاتها .

وقد أيد الدكتور الفرد بتلر فى كتابه "فتح العرب لمصر" هذا الرأى وزاد فقال : "إن صناعة بناء السفن كانت عظيمة فى الإسكندرية فى النصف الأول من القرن السابع وانها لم تضمحل عندما انتهى أمر الدولة البيزنطية فى مصر، وفى هذا ما يدل على أن الصانع القبطى فى هذه الصناعة وفى غيرها من الصناعات الكبرى فى وادى النيل كان مستقلا بنفسه بغير إرشاد ولا تسيير من الروم إذا لم نقل إنه كان فى الحقيقة الصانع المعلم[1]" .

ديوان الأسطول أو ديوان العمائر :

أنشأ العرب بمصر ديوانا للأسطول أطلقوا عليه اسم "ديوان العمائر" وكان مقره بدار صناعة مصر. وقد نقل المقريزى عن ابن الطوير فقال : "إن محله بصناعة الإنشاء بمصر للأسطول والمراكب الحاملة للغلال السلطانية والأحطاب وغيرها وكانت تزيد على خمسين عشاريا ويليها عشرون ديماسا ، منها عشرة برسم خاص الخليفة أيام الخليج وغيرها ولكل منها رئيس ونواتى لا يبرحون ينفق فيهم من مال هذا الديوان ، وبقية العشاريات والدواميس برسم ولاة الأعمال المميزة فهى تجرى لهم وينفق فى رؤسائها ورجالها أينما كانوا من مال هذا الديوان ، وتقيم مع أحدهم مدّة مقامه ، فإذا صرف عاد فيه وخرج المتولى الجديد فى العشارى المرسى فى الصناعة ولا يخرج إلا بتوقيع بإطلاقه والإنفاق فيه ، وللمشارفين بالأعمال عشاريات دون هذه ، وفى هذا الديوان برسم خدمة ما يجرى فى الأساطيل نائبان من قبل مقدّم الأسطول ، وفيه من الحواصل لعمارة المراكب شىء كثير وإذا لم يف ارتفاعه بما يحتاج اليه استدعى له من بيت المال ما يسدّ خلله . وكان من أهم أمورهم احتفالهم بالأساطيل

(١) الفرد بتلر : "فتح العرب لمصر" تعريب محمد فريد أبو حديد بك ص ٨٥

والأجناد ومواصلة إنشاء المراكب بمصر والاسكندرية ودمياط من الشوانى الحربية والشلنديات والمسطحات إلى بلاد الساحل[(١)] ".

وكانت جريدة قـواد الأسطول أكثر من خمسة آلاف مدونة ، منهم عشرة أعيان ، تصـل جامكية كل منهم إلى عشرين دينارا ثم إلى خمسة عشر ، ثم إلى عشرة دنانير ، ثم إلى ثمانيـة ، ثم إلى دينارين وهى أقلها . ولهم إقطاعات تعرف بأبواب الغزاة بمـا فيه من النطرون ، فيصل دينارهم بالمناسـبة إلى نصف دينار وحواليه ، ويعين من هؤلاء القوّاد العشرة من يقع الاجماع عليه لرياسة الأسطول المتوجه للغزو ، فيكون معه الفانوس وكلهم يهتدون به ، ويقلعون بإقلاعه ويرسون بإرسائه ، ويقدّم على الأسطول أمير كبير من أعيان الأمراء وأقواهم جنانا ، ويتولى النفقة فيهم للغزو الخليفة بنفسه بحضور الوزير ، فإذا أراد النفقة فيما تعيّن من عدّة المراكب السائرة ، وكانت آخروقت تزيد على خمسة وسبعين شينيا وعشر مسطحات وعشر حمالة ، فيتقدّم إلى النقباء بإحضار الرجال ويسمح بذلك لمن هو خارج مصر والقاهرة فيدخل إليها ولهم المشاهرة والجرايات المتقررة مدّة أيام السـفر ، وهم معروفون عند عشرين نقيبا ولا يعترض أحد أحدا منهم إلا من رغب فى ذلك من نفسه ، فإذا اجتمعت العدّة المغلقة للمراكب المطلوبة أعلم المقدّم بذلك الوزير فطالع الخليفة بالحال وقرّر يوم للنفقة فحضر الوزير بالاستدعاء على العادة فيجلس الخليفة على هيئته فى مجلس ويجلس الوزير فى مكانه ويحضر صاحبـا ديوان الجيش وهمـا المستوفى وهو أميرهما ويجلس داخل عتبة المجلس وهذه رتبة له مميزة وكاتب الجيش الأصل ويجلس بجانبه تحت العتبة على حصر مفروشة بالقاعة ، ولا يخلو المستوفى أن يكون عدلا أو من أعيان الكتّاب المسلمين ، وأما كاتب الجيش فيهودى فى الأغلب ويفرش أمام المجلس أنطاع تصب عليهـا الدراهم ويحضر الوزانون ببيت المـال لذلك ، فإذا تهيأ الانفاق أدخل القـابضون مائة مائة ويقفون فى آخر الوقوف بين

(١) المقريزى : " المواعظ والاعتبار فى ذكر الخطط والآثار " ج ١ ص ٤٨٣ .

يدى الخليفـة من جانب واحد نقابة نقابة وتكون أسماؤهم قـد رتبت فى أوراق لاستدعائهم بين يدى الخليفة ويستدعى مستوفى الجيش من تلك الأوراق واحدا واحدا ، فاذا خرج اسمه عبر من الجانب الذى هو فيه إلى الجانب الخالى ، فإذا تكمل عشرة رجال ، وزن الوزانون لهم النفقة وكانت لكل واحد خمسة دنانير صرف كل دينار ستة وثلاثون درهما فيتسلمها النقيب وتكتب بيده وباسمـه وتمضى النفقة كذلك إلى آخرها ... »[1] .

وبعد زوال الدولة الفاطمية وقيام الدولة الأيوبية اعتنى السلطان صلاح الدين يوسف بن أيوب بأمر الأسطول فأفرد له ديوانا خاصا عرف "بديوان الأسطول" وعين لهذا الديوان خراج الفيوم بأعمالها والحبس الجيوشى فى البرين الشرقى والغربى وغيرها من الاقطاعات ، وقد بلغت الزكاة التى كانت تجبى بمصر لديوان الأسطول خمسين ألف دينار ونيفا فى السنة الواحدة ، وقد نصَّب صلاح الدين أخاه الملك العادل أبا بكر محمد بن أيوب على رأس هـذا الديوان ، فأقام فى مباشرته وعمالته صفى الدين عبـد الله بن على بن شكَر وتقرر ديوان الأسطول الذى ينفق فى رجاله نصف وربع دينار بعد ما كان نصف ثُمن دينار .

وكان لديوان الأسطول مراكب خاصـة تسمى " الملوحه " وهى مراكب جارية فى ملك الديوان يضمنها البحريون لمدّة معلومة بأجرة مفهومة فإذا احتاجت إلى عمارة اعتُـدَّلهم عن مدّة العطلة بأجرة نظيرها من مدّة العمل وسنتها ثلاثة عشر شهرا .

ولما توفى صلاح الدين فى سنة ١١٩٣ استمرت العناية بالأسطول قليلا فى عهد خلفائه ثم قل الاهتمام به وصار لا يفكر فى أمره إلا عند الحاجة إليه ، حتى انقرضت دولة بنى أيوب فى سنة ١٢٥٠ وتملك المماليك زمام الأمر فى مصر .

---

(١) المقريزى : "المواعظ والاعتبار فى ذكر الخطط والآثار" ج ١ ص ٤٨٣ .

الملاحة التجارية فى العصر العربى :

كان الفتح العربى عاملا من عوامل نمو حركة الملاحة النهرية فى البلاد، وقد احتفظ العرب بأهم أنواع الأعمال التى كان قد فرضها البيزنطيون على مصر، فكانوا يبعثون بالغلال إلى جزيرة العرب عن طريق خليج أمير المؤمنين الذى كان يصل النيل بالبحر الأحمر، وقد تم كريه فى أقل من سنة على يد عمرو بن العاص ثم طُمر فى أيام جعفر المنصور ثانى الخلفاء العباسيين بأمره حتى لا تنفذ مراكب الروم منه إلى القُلزم فتهدّد حرمى الإسلام الشريفين أو لإفلاس مصر نفسها وحمل تجار الهند على المرور ببغداد ووادى الفرات[1] . وقد أعيد فتح الخليج للملاحة فى أول عهد الفاطميين وعرف باسم خليج القاهرة ودعته العامة الخليج الحاكمى وخليج اللؤلؤ .

وقد كانت الملاحة النيلية فى ذلك العصر ذات حركة قوية سريعة تثير الإعجاب[2]، وقد وصفها المقريزى بقوله :

”ولا تنس الجوارى المنشآت فى البحر كالأعلام، التى تسبق عند طياب الريح مفوقات السهام، وإعجابها بغربانها البحرية، وحراقاتها الحربية، وشوانيها، وهول مبانيها، وجلال شكلها، وجمال معانيها، تبدو موشاة بالنضار الأحمر، منقشة باللون الأخضر، فهن كالأرقم المنمر، أو كمتلون النمر، أو الطاوس الذكر، أو الناوس لبنى الأصفر، معمرة ببأس الحديد والأحجار، محمولة على سبح الماء التيار، مشحونة بالرجال، منصورة عن القتال، مصونة بالمجن والنبال، تبرز مذكرة بالآية النوحية، وتضمن إحراز الهمة العلية الفتحية، حصون أمنع من أعز قلاع، تطير إذا فتح لها جناح القلاع، فتسبق وفد

---

(١) وقيل إن من أسبابه أيضا إهمال المنصور شؤون هذه الترعة إهمالا مقصودا حتى لا ترسل القوات والذخائر إلى ثوار المدينة العلويين الذين ثاروا على الدولة العباسية برعاية محمد بن عبدالله الحسينى الذى تسمى بالمهدى .

(٢) جاستون فييت : ”المواصلات فى مصر“ فى « مصر الإسلامية » ص ٣٢ .

الريح عند الاسراع ، وتفوق مسرعة السحاب عند الاتساع ، فهى مع العقبان فى النيق حوّم ، وهنّ مع البنيان فى البحر عوم "[(١)] .

وزاد ابن بطوطة فقال :

" إن بنيلها من المراكب ستة وثلاثين ألفا للسلطان والرعيـة ، تمر صاعدة إلى الصـعيد ومنحدرة إلى الاسكندرية ودمياط بأنواع الخيرات والمرافق ، ولا يفتقر راكب النيـل إلى استصحاب الزاد لأنه مهما أراد النزول بالشاطئ نزل للوضـوء والصـلاة وشراء الزاد وغير ذلك ، والأسواق متصلة من مدينة الاسكندرية إلى مصر ومن مصر إلى مدينة أسوان "[(٢)] .

وقد كانت تجارة العرب تنقلها السفن التى أنشأوها للأغراض التجارية وقد كانوا فيها سلاطين البحر إذ مخرت سفنهم عباب البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر والمحيط الهندى إلى سُقُطْرَى فزنجبار إلى كلكته وجزائر الهنـد والصين إلى مدغشقر وسائر شواطئ أفريقية الشرقية إلى أن اجتازت بحر قزوين إلى بلاد الخزر من أعمال فارس وروسيا[(٣)] .

وقد كانت هذه السفائن تحمل أصناف التجارة إلى دار السلام والبصرة وأشهر أصحابها السيرافيون[(٤)] فقد كانوا يحملون الجواهر والعاج والآبنوس والفلفل والصندل والعود والكافور وسائر الأطيـاب والعقاقير والتوابل من الهنـد والصين وشواطئ افريقية وجزائر الهند واليمن وغيرها إلى البصرة و بغداد .

وقد فرض خلفاء المسلمين الضرائب على السفن التجارية ، وكانت تعرف تلك الضرائب باسم «أعشار السفن» ، وكان يرد منها إلى بيت المـال مبالغ وافرة بسبب

---

(١) المقريزى : " المواعظ والاعتبار فى ذكر الخطط والآثار " ج ١ ص ٣٧٠ .

(٢) ابن بطوطة " تحفة النظار فى غرائب الأمصار وعجائب الأسفار " ج ١ ص ٦٧ و ٦٩

(٣) جورجى زيدان : " تاريخ التمدن الإسلامى " ج ٥ ص ٣٧ .

(٤) سيراف : مدينة على ساحل بحر فارس وكان يسميها التجار « شيلا » .

اتساع التجارة الإسلامية فى عصورها الزاهية، فقد كانت السفن وقتئذ كثيرة وأحمالها ثمينة خصوصا فى عهد العباسيين، فقد ذكروا أن تاجرا واحدا من تجار البصرة فى القرن الثالث عشر اسمه حسن بن العباسى كانت له مراكب تسافر إلى أقصى بلاد الهند والصين و بلغ مقدار ما يتحصل من ضرائبها ١٠٠,٠٠٠ دينار فى العام[١].

أما فى مصر فقد أنشئت المراكب التجارية فى دار صناعة السفن بالروضة أيام أحمد بن طولون، ثم فى الفسطاط أيام الاخشيد، ثم فى المقس أيام الفاطميين.

وقد عمل المعز لدين الله الفاطمى على تنمية التجارة بين مصر والبلاد الأوروبية، خصوصا الجمهوريات الايطالية كالبندقية، ولهذا أكثر من بناء السفن التجارية حتى بلغ عدد وحدات الأسطول المصرى ستمائة قطعة كانت ترابط فى الاسكندرية ودمياط والفرما وعسقلان والموانئ السورية الأخرى على البحر الأبيض المتوسط والقلزم وعيذاب بجوار القُصير على البحر الأحمر[٢]. وكانت محاصيل مصر فى عهد الفاطميين تنقل فى خليج أمير المؤمنين إلى القلزم ومنها تنقل فى السفن إلى بلاد المشرق. وقد ظلت القلزم مفتاح الملاحة التجارية مع الشرق حتى أيام الخليفة المستنصر بالله الفاطمى (١٠٣٦ — ١٠٩٤) حيث تحوّل طريق التجارة والحج إلى مدينة عيذاب، وكان التجار والحجاج يركبون السفن النيلية إلى قوص ومنها يمتطون ظهور الابل إلى عيذاب فيقطعون هذه المسافة فى سبعة عشر يوما، وإذا ما وصل التجار والحجاج إلى عيذاب أقلتهم السفن إلى جُدَّة أو إلى المشرق عن طريق باب المندب، و بذلك أصبحت عيذاب مركزا مهما للملاحة التجارية ترسو فى مينائها السفن القادمة من بلاد الهند واليمن والحبشة فتحمل السلع على ظهور الإبل إلى قوص ومنها تنقل فى النيل إلى الفسطاط.

(١) جورجى زيدان : "تاريخ التمدن الإسلامى" ج ٢ ص ٨٦.

(٢) عبد الرحمن حافظ : "العلاقات الثقافية والتجارية بين البندقية ومصر"، ولين بول : "تاريخ مصر"، وهايد : "تاريخ تجارة الشرق الأدنى".

ولا تزال ملاحة العرب التجارية ناصعة آثارها حتى الان ، فقد كانت تجارة أواسط أفريقية بيدهم وكانت قوافلهم تصل شمالا إلى الأصقاع القطبية، ومما يدل على ذلك ما وجد من آثارهم وعلى الأخص دنانيرهم فيها[١] كما كانت سفنهم تبلغ الصين واليابان والأوقيانوسية قبل كشف البحار المحيطة بهذه الأقطار بأكثر من ألف سنة[٢] .

---

(١) عثر على كمية من النقود الفضية الاسلامية فى روسيا وفى أودية فولجا ودنيبر الروسية وفى بعض أنحاء البلاد السكنديناڤية وعلى الأخص السويد إذ وجدت بها دراهم عربية صكت فى سنة ٦٩٨ م أى فى العهد الأموى .

(٢) جاستون فييت : "المواصلات فى مصر فى العصور الوسطى" منشور فى «مصر الاسلامية» ص ٣٣ وباللغة الفرنسية فى مجلة « مصر المعاصرة » س ١٩٣٣ ص ٢٤١ — ٢٦٤ ، وقسطنطين زريق : "التجارة الاسلامية وأثرها فى الحضارة" مجلة « المقتطف » عدد ديسمبر سنة ١٩٣٥ ، والتميمى : "النظم والطرق التجارية بين الشرق والغرب قبل الحروب الصليبية" مجلة «المقتطف» مارس سنة ١٩٤١ .

المراجع الخاصة بالفصل الخامس

باللغة العربية :

ابن بطوطة ... ... : تحفة النظار فى غرائب الأمصار وعجائب الأسفار .

ابن جبير ... ... : رحلة ابن جبير .

ابن خلدون ... ... : المقدّمة .

ابن سيده المرسى ... : كتاب المخصّص .

ابن شدّاد.. ... ... : النوادر السلطانية والمحاسن اليوسفية .

ابن الأثير ... ... : الكامل فى التاريخ .

ابن ممّاتى ... ... : كتاب قوانين الدواوين .

أبو شامة ... ... : كتاب الروضتين .

اسماعيل سرهنك باشا : حقائق الأخبار عن دول البحار (أوائل الجزء الثانى) .

اسماعيل مظهر ... : السفن والملاحة بمصر («المقتطف» يناير سنة ١٩٣٤) .

البكرى... ... ... : وصف أفريقيا .

الحسن بن عبد الله : آثار الأول فى ترتيب الدول .

الطبرى ... ... : تاريخ الأمم والملوك .

الفرد بتلر... ... ... : فتح العرب لمصر (تعريب محمد فريد أبو حديد بك) .

المقريزى ... ... : المواعظ والاعتبار فى ذكر الخطط والآثار .

الياس الأيوبى ... : تاريخ مصر الاسلامية من الفتح العربى الى الفتح العثمانى .

جاستون فييت ... : المواصلات فى مصر فى العصور الوسطى، منشور فى ” مصر الاسلامية “ .

جروهمان ... ... : أوراق البردى العربية .

جورجى زيدان ... : تاريخ التمدّن الاسلامى .

ر . التميمى ... ... : النظم والطرق التجارية بين الشرق والغرب قبل الحروب الصليبية («المقتطف» عددى مارس وابريل سنة ١٩٤١).

زكى محمد حسن ... : مصر والحضارة الاسلامية .

سلامه موسى ... ... : عبد اللطيف البغدادى فى مصر .

سيده على الحريرى : كتاب الأخبار السنية فى الحروب الصليبية .

سيد اسماعيل كاشف : علاقة مصر بالخلافة من الفتح العربى الى العصر الطولونى

شكيب أرسلان (الأمير) : تاريخ غزوات العرب .

شهاب أحمد بن ماجد السعدى : كتاب الفوائد فى أصول البحر والقواعد .

عبد الفتاح عبادة ... : كتاب سفن الأسطول الاسلامى (طبعة سنة ١٩١٤) .

على ابراهيم حسن ... : مصر فى العصور الوسطى من الفتح العربى إلى الفتح العثمانى .

على مبارك باشا... : الخطط التوفيقية .

عيسى اسكندر المعلوف : التجارة عند العرب ومجاوريهم («المقتطف» عدد نوفمبر وديسمبر سنة ١٩٣٠) .

قسطنطين زريق ... : التجارة الإسلامية وأثرها فى الحضارة («المقتطف» عدد ديسمبر سنة ١٩٣٥) .

مجلة رعمسيس... ... : العمارات البحرية وتاريخها (بحث منشور بالعددين الصادرين فى ديسمبر سنة ١٩١٣ ويناير سنة ١٩١٤ الجزئين الثالث والرابع من السنة الثالثة .

محمد ياسين الحموى... : تاريخ الأسطول العربى (طبع بدمشق سنة ١٩٤٥) .

محمد عبد الله عنان... : مصر الإسلامية وتاريخ الخطط المصرية (طبعة سنة ١٩٣١).

محمود عكوش ... ... : مصر فى عهد الإسلام (طبعة سنة ١٩٤١) .

ميخائيل عواد ... ... : المآصر البحرية فى بلاد الروم والإسلام («المقتطف» أعداد مارس وإبريل ومايو ويونيه ويوليه وأغسطس سنة ١٩٤٤) .

نعمان ثابت ... ... : الجندية فى الدولة العباسية .

هربرت جانسكى ... : البحر فى تاريخ المسلمين وثقافتهم .

ياقوت الحموى... ... : معجم البلدان .

باللغـــة الفرنسية :

HEYD (W.) : Histoire du commerce du Levant.

LAMMENS : Etude sur le règne du Calife Ommayade Moawia I[er].

SEDILLOT (L. A.) : Histoire des Arabes.

WIET (GASTON) : Histoire de la Nation Egyptienne, t. IV : L'Egypte Arabe.

WIET (GASTON) : Précis de l'Histoire d'Egypte, t. II : L'Egypte Musulmane, de la conquête Arabe à la conquête Ottomane.

WIET (GASTON) : Les communications en Egypte au Moyen-Age (L'Egypte contemporaine, 1933).

باللغـــة الإيطالية :

HAFEZ (ABDEL RAHMAN) : Le relazione culturale e commerciale tra Venezia e l'Egitto nel cinque cento.

باللغـــة الإنجليزية :

BUTLER (ALFRED) : The Arab Conquest of Egypt.

LANE-POOLE (S.) : A History of Egypt in the Middle-Ages.

OCKLEY : History of Sarracens.

الفصل السادس

عصر المماليك

(١٢٥٠ - ١٥١٧)

المماليك البحـرية : (١٢٥٠ — ١٣٨٢)

المماليك الشراكسة : (١٣٨٢ — ١٥١٧)

المماليك وعنايتهم بالبحرية :

آلت مصر إلى الدولة الأيوبية التى انقرضت على أثر مقتل آخر ملوكها توران شاه فى منتصف القرن الثالث عشر واستيلاء المماليك على مصر التى بقيت فى حوزتهم نحو مائة وثلاثين عاما تربع على عرشها من سلاطينهم أربع وعشرون سلطانا .

وأول من اهتم منهم بأمر الأسطول المصرى الملك الظاهر ركن الدين بيبرس البُندُقدارى الذى استوى على عرش مصر فى سنة ١٢٦٠ ، فعمل على إعداد قوة بحـرية يستعين بها على صـدّ هجوم المغول الذين كانوا يغيرون على بلاده من جهـة البحـر ، فقام لمحاربتهم وشتت شملهم فى سنة ١٢٦٨ وهـدم يافا وأنطاكية حتى صارتا أطلالا باليـة ثم أراد القضاء على الصليبيين وتجهيز حملـة بحرية لاستئصال شأفتهم . وقد لاقى بيبرس فى هذا السبيل متاعب جمـة يرجع معظمها إلى كراهية أفراد رعيته للحروب البحرية إذ كانوا قبل ذلك يُرغمون على الانتظام فى الأسطول كلما دعت الضرورة إلى تجهيزه للقيام بحملة بحرية . ولم يقتصر الأمر على ذلك بل كانت الخدمة فى الأسطول فى عهد الدولة الأيوبية وفى أوائل عهد المماليك عارا يُسبّ به الرجل ، فاذا قيل لأحد : "يا أسطولى" غضب غضبا شديدا واعتبرها إهانة له لوضعه فى مرتبة الغزاة القادمين على ظهر الأساطيل الاجنبية لغزو الأقطار

الإسلامية ، بعد أن كان جند البحر عند المسلمين يلقبون بالمجاهدين فى سبيل الله والغزاة فى أعداء الله ويتبرك بدعائهم الناس[(١)] .

أولى حملات الأسطول المصرى إلى قبرص (سنة ١٢٧٠) :

وقد اهتم بيبرس على أثر توليته عرش مصر بإعادة شأن الأسطول المصرى إلى ما كان عليه من منعة وقوة ، ومنع الناس من التصرف فى أخشاب السفن وأمر بإعداد الشوانى فى ثغرى الاسكندرية ودمياط ، وصار ينزل بنفسه إلى دار الصناعة بمصر ويشرف عل تجهيز المراكب بها . وبذلك تسنّى له أن يعدّ أسطولا مكوّنا من أربعين قطعة حربية سيرها إلى جزيرة قبرص فى سنة ١٢٧٠ ، غير أن هذه الوحدات باءت بالفشل وتحطمت عن آخرها أمام ثغر ليماسول[(٢)] . ولم تفل هذه الكارثة فى عزيمة بيبرس فبادر بإنشاء أسطول آخر للانتقام مما أصابه من هزيمة ، ولكنه مات فى سنة ١٢٧٧ قبل أن يحقق أمنيته .

ويقول المقريزى فى هذا الصدد :

" لما كانت أيام السلطان الملك الظاهر ركن الدين بيبرس البندقدارى نظر فى أمر الشوانى الحربية واستدعى رجال الأسطول ، وكان الأمراء قد استعملوهم فى الحراريق وغيرها ، وندبهم للسفر وأمر بمدّ الشوانى وقطع الأخشاب لعمارتها وإقامتها على ما كانت عليه فى أيام الملك الصالح نجم الدين أيوب واحترز على الخراج ومنع الناس من التصرف فى الأخشاب وتقدّم بعمارة الشوانى فى ثغرى الإسكندرية ودمياط وصار ينزل بنفسه إلى الصناعة بمصر ويرتب مايجب ترتيبه من عمل الشوانى ومصالحها واستدعى شوانى الثغور إلى مصر ، فبلغت زيادة على أربعين قطعة سوى الحراريق والطرائد ، فإنها كانت عدّة كثيرة ، وذلك فى شوال سنة تسع وستين وستمائة[(٣)] ثم سارت تريد قبرص وقد عمل ابن حسون رئيس الشوانى فى أعلامها

---

(١) جورجى زيدان : " تاريخ التمدن الإسلامى " ج ١ ص ١٩٧ .

(٢) المقريزى : " المواعظ والاعتبار فى ذكر الخطط والآثار " ج ٢ ص ١٩٤ ، ولين بول : " مصر فى القرون الوسطى " ص ٢٧٣ ، وعلى إبراهيم حسن : " مصر فى العصور الوسطى " ص ٣٥٨ .

(٣) يوافق شهر مايو سنة ١٢٧١ .

الصلبان، يريد بذلك أنها كانت تخفى إذا عبرت البحر على الفرنج، حتى تطرقهم على غفلة، فكره الناس منه ذلك، فلما قاربت قبرس تقدم ابن حسون فى الليل ليهجم الميناء فصدم الشونة المقدمة شعبا فانكسرت وتبعتها بقية الشوانى فتكسرت الشوانى كلها، وعلم بذلك متملك قبرس فأسر كل من فيها وأحاط بما معهم وكتب إلى السلطان يقرّعه ويوبّخه، وأن شوانيه قد تكسرت وأخذ ما فيها وعدّتها إحدى عشرة شونة وأسر رجالها، فحمد السلطان الله تعالى وقال: "الحمد لله منذ ملكنى الله تعالى ما خذل لى عسكر ولا ذلت لى راية وما زلت أخشى العين فالحمد لله تعالى بهذا ولا بغيره". وأمر بإنشاء عشرين شونة وأحضر خمس شوانى كانت على مدينة قوص من صعيد مصر ولازم الركوب الى صناعة العمارة بمصر كل يوم فى مدّة شهر المحرم سنة سبعين وستمائة[1] إلى أن تجزت، فلما كان فى نصف المحرم سنة إحدى وسبعين وستمائة[2] زاد النيل حتى لعبت الشوانى بين يديه، فكان يوما مشهودا"[3].

حفلة عرض الأسطول أيام الأشرف خليل بن قلاوون :

ولما اعتلى سلطنة مصر الأشرف خليل بن قلاوون سنة ١٢٩٠ اهتم بإنشاء أسطول قوى ولما كملت عدّته خمسين مركبا أمر بتجهيزها بالآلات الحربية والرجال وسار إلى دار صناعة السفن بجزيرة الروضة لاستعراض وحداتها، وأقيم بهذه المناسبة احتفال كبير أقبل عليه الناس من كل حدب وصوب وازدحمت الطرق والميادين بالأهالى الذين خرجوا من بيوتهم زرافات ووحدانا لمشاهدة هذا الاحتفال العظيم.

وقد وصف المقريزى هذا الاحتفال فقال :

(١) يوافق شهر أغسطس سنة ١٢٧١.

(٢) يوافق منتصف يوليه سنة ١٢٧٢.

(٣) المقريزى : "المواعظ والاعتبار فى ذكر الخطط والآثار" ج ٢ ص ١٩٤.

” وفى سنة اثنتين وتسعين وستمائة تقدّم السلطان الملك الأشرف صلاح الدين خليل بن قلاوون الى الوزير الصاحب شمس الدين محمد بن السلعوسى بتجهيز أمر الشوانى ، فنزل الى الصناعة واستدعى الرئيس وهيأ جميع ما تحتاج إليه الشوانى حتى كملت عدّتها نحو ستين شونة وشحنها بالعدد وآلات الحرب ورتب بها عدّة من المماليك السلطانية وألبسهم السلاح ، فأقبل الناس لمشاهدتهم من كل أوب قبل ركوب السلطان بثلاثة أيام، وصنعوا لهم قصورا من خشب وأخصاص القش على شاطئ النيل ، خارج مدينة مصر و بالروضة وأكتروا الساحات التى قدّام الدور والزرابى بالمائتى درهم كل زريبة فما دونها بحيث لم يبق بيت بالقاهرة ومصر إلا وخرج أهله أو بعضهم لرؤية ذلك فصار جمعا عظيما . وركب السلطان من قلعة الجبل بكرة والناس قد ملئوا ما بين المقياس إلى بستان الخشّاب إلى بولاق، ووقف السلطان ونائبه الأمير بيدر و بقية الأمراء قدّام دار النحاس ومنع الحجاب من التعرّض لطرد العامّة فبرزت الشوانى واحدة بعد واحدة وقد عمل فى كل شونة برج وقلعة تحاصَر والقتال عليها مُلِحّ والنفط يُرمى عليها وعدة من النقّابين فى أعمال الحيلة فى النقب وما منهم إلا من أظهر فى شونته عملا معجبا وصناعة غريبة يفوق بها على صاحبه وتقدّم ابن موسى الراعى وهو فى مركب نيلية فقرأ قوله تعالى: « بسم الله مجراها ومرساها إن ربى لغفور رحيم » . ثم تلاها بقراءة قوله تعالى : « قل اللهم مالك الملك تؤتى الملك من تشاء » إلى آخر الآية .

هذا والشوانى تتواصل بمحاربة بعضها بعضا إلى أن أذن لصلاة الظهر فمضى السلطان بعسكره عائدا إلى القلعة فأقام الناس بقية يومهم وتلك الليلة على ما هم عليه من اللهو فى اجتماعهم وكان شيئا يجل وصفه وأنفق فيه مال لا يعدّ بحيث بلغت أجرة المركب فى هذا اليوم ستمائة درهم فما دونها، وكان الرجل الواحد يؤخذ منه أجرة ركوبه فى المركب خمسة دراهم وحصل لعدّة من النواتية أجرة مراكبهم

---

(١) توافق سنة ١٢٩٣ ميلادية .

عن سنة فى هـذا اليوم، وكان الخبز يباع اثنا عشر رطـلا بدرهم ، فلكثرة أجتماع النـاس بمصر بيع سبعة أرطال بدرهم، فبلغ خبر الشـوانى إلى بلاد الفرنج فبعثوا رسلهم بالهدايا يطلبون الصلح [(١)] ".

غزو جزيرة أرواد (سنة ١٣٠٢) :

فى سنة ١٢٩٣ تولى الملك فى مصر الناصر محمد بن قلاوون، غير أنه لم تنقض بضعة أشهر حتى خُلع فى السنة نفسها وأقصى عن الأريكة مدّة ستة أعوام، عاد على أثرها إلى العرش فى سنة ١٢٩٩، ثم تنازل عن العرش فى سنة ١٢٠٨ بعد تسع سنوات من استوائه عليـه ، ولكن سرعان ما ألغى قراره واستردّ ملكه فى سنة ١٣٠٩ وتربع فى دست الحكم اثنتين وثلاثين سنة الى أن توفى فى سنة ١٣٤١ .

وقد أغار التتار (المغول) على الدولة المصرية فى عهـد الملك الناصر وهزموا المماليك فى موقعة حمص سنة ١٣٠٠ واستولوا على دمشق، إلا أن المسلمين انتصروا عليهم فى وقعة " مرج الصُفَر" الفاصلة بالقرب من دمشق فى سنة ١٣٠٣ وأسروا عشرة آلاف جندى من جيشهم البالغ مائة ألف مقاتل .

ولمـا كانت دولة الصليبيين فى بلاد الشام قد دالت باستيلاء السلطان خليـل ابن قلاوون على حصن عكا فى سنة ١٢٩٢ فقد قصدت فلولهم جزيرة أرواد واتخذوها مقرا لهم و بنوا لأنفسهم فيها سورا عظيما يتحصنون به من الغزاه وما فتئـوا يُغيرون على سكان المدن الساحلية ببلاد الشام و يقطعون الطريق على السابلة مما جعل نائب هذا الساحل يستغيث بالملك الناصر سلطان مصر .

ففى ٢٦ أغسطس سنـة ١٣٠٢ (غرة المحرم سـنة ٧٠٢) جهزت الشوانى بالسـلاح والنفط وعين على رأس الأسـطول المصرى أمـير البحر سيف الدين كهرداش الزرّاق المنصـورى وأقلعت المراكب من الشـواطئ المصرية وسارت

(١) المقريزى : " المواعظ والاعتبار فى ذكر الخطط والآثار" ج ٢ ص ١٩٤ — ١٩٥ ، وعلى ابراهيم حسن : " مصر فى العصور الوسطى " ص ٣٥٩ .

الى ميناء طرابلس حيث انضمت اليها بعض السفن الراسية فيه وعليها عدد غير قليل من رجال الجيش ، فحاصرت القوات البحرية والبرية جزيرة أرواد وانتهى القتال بهدم أسوارها وبهزيمة الصليبيين وامتلك الملك الناصر الجزيرة بعد أن قتل من أهلها نحو ألف وأسر نحو خمسمائة .

وقد وصف المقريزى الاحتفال بإنزال الشوانى الى البحر استعدادا لغزو أرواد فقال : "وفى محرّم (٧٠٢ هـ) تجزّت عمارة الشوانى وجهزت بالمقاتلة والآلات مع الأمير جمال الدين آقوش القارى العلائى والى البهنسا ، واجتمع الناس لمشاهدة لعبهم فى البحر ، فركب آقوش فى الشينى الكبير وانحدر تجاه المقياس ... وكان قد نزل السلطان والأمراء لمشاهدة ذلك واجتمع من العالم مالم يحصهم إلا الله تعالى وبلغ كراء المركب الذى يحمل عشرة أنفس الى مائة درهم وامتلأ البران من بولاق الى الصناعة بالناس حتى لم يوجد موضع قدم خال . ووقف العسكر على برّ بستان الخشاب وركب الأمراء الحراريق الى الروضة . وبرزت الشوانى للعب كأنها فى الحرب ، فلعب الأول والثانى والثالث وأعجب الناس بذلك إعجابا زائدا لكثرة ما كان فيها من المقاتلة والنفوط وآلات الحرب . ثم تقدّم الرابع وفيه آقوش فما هو إلا أن خرج من مِنية الصناعة بمصر وتوسط النيل اذا بالريح حركه فمال به ميلة واحدة انقلب وصار أعلاه أسفله ، فصرخ الناس صرخة واحدة كادت تسقط منها ذات الأحمال وتكدر ما كانوا فيه من الصفو وتلاحق الناس بالشينى وأخرجوا ما سقط منه فى الماء فلم يعدم منه سوى آقوش وسلم الجميع ، وعاد السلطان والأمراء الى القلعة وانفض الجمع . وبعد ثلاثة أيام أخرج الشينى ... ووقع العمل فى إعادته حتى تجز وندب الأمير سيف الدين كهراش الزراق المنصورى للسفر عوضا عن آقوش القارى فسافر الى طرابلس بالشوانى واستجدّ منها ستين مقاتلا من المماليك سوى البحرية والمطوّعة .[1]

(١) المقريزى : "كتاب السلوك لمعرفة دول الملوك" ج ١ ص ٩٢٨ ، والمقريزى : "المواعظ والاعتبار فى ذكر الخطط والآثار" ج ٢ ص ١٩٥ .

وقـد بلغت مكانة رجال البحـرية فى نفـوس المصريين فى عصر الممـاليك درجة كبيرة إذ كان الأهـلون يعظمون رجال الأسـطول و يطلقون عليهـم اسم "المجاهدين فى سبيل الله"(١).

ثانية حملات الأسطول المصرى إلى قبرس (سنة ١٤٢٣):

وفى الثانى من شهر أبريل سنة ١٤٢٢ (٨ ربيع الآخر سنة ٨٢٥ هـ) استوى على عرش مصر الأشرف سيف الدين أبو النصر برسـباى الدُقماقى ثامن الممـاليك الشراكسة البرجية.

ولمـا كان قرصان البحر الأبيض المتوسط — وأغلبهم من القبارسـة أو ممن سخّرهم ملك قبرس لخدمته — قد أكثروا إغاراتهم على شواطئ سوريا وسواحل مصر فيما بين سنتى ١٤٠٤ و ١٤١٤ فقـد صح عزم الأشرف برسباى على تسديد ضربة قاضية اليهـم فى المعقل الذى أعتصموا فيه بجزيرة قبرس وأخذ يعـد عدّته لغزو تلك الجزيرة(٢).

---

(١) ياقوت الحموى: "معجم البلدان" تحت كلمة (أرواد)، والمقريزى: "المواعظ والاعتبار فى ذكر الخطط والآثار" ج ٢ ص ١٩٥، والمقريزى: "كتاب سلوك لمعرفة دول المـلوك" ج ١ ص ٩٢٨، وقارن تعليـق الدكتور محمـد مصطفى زيادة فى الصحيفة ٩٢٣ من هـذا الكتاب الأخير طبعة دار الكتب المصرية، وأبو المحاسن بن تغرى بردى: "النجوم الزاهرة فى ملوك مصر والقاهرة" ج ٨ ص ١٥٦، وأبو المحاسن بن تغرى بردى: "المنهـل الصافى والمستوفى بعـد الوافى" (وفيـه ترجمة الأمير سيف الدين كهرداش المنصورى)، وابن الوردى: "تاريخ ابن الوردى" ج ٢ ص ٢٥٠، ومحمد كرد على بك: "كتاب خطط الشام" ج ٢ ص ١٤٢، وأبو الفداء: "المختصر فى أخبار البشر" ج ٤ ص ٤٩، وزترستين: "تاريخ سلاطين المماليك" ص ١٠٨، وعلى ابراهيم حسن: "دراسات فى تاريخ المماليك البحرية" ص ١٧٥ (وقارن ص ٣١٩ من الكتاب نفسه).

(٢) استهدفت قبرس قبل هذا لحملتين إسلاميتين: الأولى فى سنة ١٢٥١ (٦٤٩ هـ) وتولى قيادتها معاوية، والثانية فى سنة ١٢٥٥ (٦٥٣ هـ). وفى سنة ١٢٨٩ (٦٨٨ هـ) قسمت الجزيرة بالتساوى بين بنى أمية والامبراطور جوستنيان الثانى. وفى ظل العباسيين استهدفت لعدة حملات، أهمها حملة هارون الرشيد، غير أن السيادة البيزنطية كانت متسلطة على الدوام.

غير أنه فى إحدى ليالى شهر يوليه سنة ١٤٢٢ — أى قبل أن تكتمل مائة يوم على تولية برسباى — عاود القرصان إغارتهم وفاجأوا ثغر الاسكندرية[1] بهجوم عنيف امتدّ الى الفجر دمروا فيه سفينة مصرية كبيرة واستولوا على حمولة قدّرت بمائة ألف دينار .

ولم ينقض عامان على تلك الحادثة إذا هم قد عادوا فى شهر يونيه سنة ١٤٢٤ ونزلوا على مقربة من دمياط واستولوا على سفينتين من الأسطول المصرى وأسروا مائة رجل كانوا على ظهريهما .

لم يقف برسباى مكتوف اليدين أمام هذه الإعتداءات المتكررة فجهز على وجه السرعة أسطولا صغيرا مكوّنا من خمس سفن شراعية ، منها اثنتان تحملان ثمانين مملوكا أقلعت من ساحل بولاق ميناء القاهرة فى ٧ أغسطس سنة ١٤٢٤ واتجهت فى البداية نحو بيروت وصيدا حيث انضمت اليها سفينتان ثم ولّت شطرها الى قبرص .

وصل الأسطول المصرى الى سواحل قبرص عند رأس اليك (Cap Gatto) جنوبى ليماسول وانقض على مركب تجارى كان راسيا فيه واستولى المصريون على حمولته وأضرموا فيه النار وعرجوا على ليماسول فاصطدموا بثلاث سفن مسلحة ودارت معركة حامية بينهم انهزم فيها القبرسيون .

ولما رأى أهالى الجزيرة مراكبهم طعاماً للنار تجمعت فورا على الساحل قوة برية مؤلفة من سبعين خيالا وثلاثين من المشاة بقيادة حاكم ليماسول فيليب بكينى (Philippe Picquigni) ، غير أن المصريين هبوا فى وجههم كالأسود وتوغلوا فى داخل الجزيرة ، فارتد أعداؤهم ولاذوا بالفرار ودانت ليماسول — دون قلعتها — للغزاة .

---

(١) لم تكن هذه أوّل إغارة شنها قرصان قبرص على الاسكندرية ، ففى سنة ١٣٦٨ استولوا عليها عنوة وأعاثوا فيها الفساد وحملوا معهم خمسة آلاف أسير .

وفى أواخر سبتمبر سنة ١٤٢٤ أقلعت السفن المصرية من قبرس عائدة الى مصر، فوصلت الى بولاق فى يوم ١٤ أكتوبر سنة ١٤٢٤ بعد رحلة استغرقت شهرين ونيفا.

وقد حمل الجنود المصريون الى سلطانهم من هذا الغزو ٢٣ أسيرا وغنائم نفيسة من المنسوجات المطرزة والأقمشة القطنية و ١٠٣ قطع من النسيج الجميل وقدر من عسل النحل ومن الزبدة المحفوظة، وقد قام برسباى بقسمة تلك الغنائم بالعدل كحكم الشرع (١).

ثالثة حملات الأسطول المصرى الى قبرس (سنة ١٤٢٥) :

كان للنجاح السريع الذى أحرزته حملة سنة ١٤٢٤ أكبر مشجع لبرسباى على إرسال حملة أخرى إلى قبرس، وسرعان ما أصدر أوامره إلى دار صناعة بولاق لبناء سفن أخرى وأخذ فى الوقت نفسه يجهز القوات البرية والبحرية للحملة الجديدة.

وفى شهر أبريل سنة ١٤٢٥ عيّن الأمير جرباش الكريمى الظاهرى كبير رجال بلاطه قائدا للأسطول وأعدّ ما لا يقل عن ٦٠٠ محارب دفع لهم السلطان أتاواتهم و ٣٠٠ مقاتل صرفت أجورهم على نفقة الأمراء.

وفى ٧ يونيه سنة ١٤٢٥ رحل ٣٠٠ من الخيالة إلى طرابلس، وفى يوم ٩ يونيه قام السلطان إلى بولاق فعرض القوّة المسافرة، وفى اليوم التالى ذهب ابنه إلى الميناء فودّع السفن الأربعة الأولى من السفن الثمانية التى أقلعت من دمياط فى يوم ٢٧ يوليه سنة ١٤٢٥.

وقد اتجه الأسطول المصرى إلى بيروت وطرابلس حيث انضمت إليه وحدات أخرى بلغ مجموعها أربعين قطعة ونيفا، منها خمس سفن حربية و ١٩ غليونا و ١٨ نقالة ومراكب أخرى.

---

(١) محمد مصطفى زيادة: "المصريون فى قبرس" (الرسالة العاشرة من رسائل الثقافة العسكرية)، وعلى ابراهيم حسن: "مصر فى العصور الوسطى" ص ٢٨٢، ولين بول: "مصر فى القرون الوسطى" ص ٣٣٦.

وقبل أن يقلع هذا الأسطول الضخم من ميناء طرابلس أرسل أمير البحر جرباش الكريمى إلى جان دى لوزنيان (Jean de Lusignan) ملك قبرس رسالة يدعوه فيها إلى التسليم والاعتراف بسيادة سلطان مصر، فرفض الملك جان هذه الدعوة وأعلن القتال .

وفى يوم ٣٠ يوليه سنة ١٤٢٥ أبحرت السفن المصرية من ميناء طرابلس ، وبعد أربعة أيام بلغت كورباس (Korbass) على الساحل الشمالى الشرقى لقبرس ، وفى يوم ٤ أغسطس وصلت على مقربة من فاماجوستا بدون مقاومة تذكر ورفع العلم المصرى على قصر الحاكم الجنوبى .

وبعد بضعة أيام خرجت المراكب المصرية إلى البحر بعد أن تركت ٤٠٠ جندى من رجالها لمراقبة حركات الأعداء، ولم تكد السفن تمر أمام بيلا (Pyla) ولارناكا (Larnaca) حتى التقت بإحدى عشرة سفينة من الأسطول القبرسى ، وقد تظاهرت مراكب قبرس بالفرار حتى يلحق بها المصريون فينازلونها فى عرض البحر، غير أن الحيلة لم تجز عليهم فعادت على أعقابها ،ودارت المعركة البحرية بين الأسطولين على مرأى من بيلا ،وانتصر الأسطول المصرى فيها على أسطول قبرس وأنزل به خسائر فادحة ، ووقف ٣٠٠ جندى قبرسى فى وجه المصريين عند محاولتهم النزول إلى البر، ولكن هجوم المصريين عليهم فرق شملهم فوقع ٤٩٢ أسيرا قبرسيا فى قبضة الغزاة المصريين الذين غنموا ثلاث عربات محملة بالذخيرة .

وقد واصل المصريون زحفهم فى الجزيرة ففتحوا ليماسول فى ١٥ أغسطس سنة ١٤٢٥ واستولى مائة وخمسون من جندهم على قلعتها ورفعوا عليها العلم المصرى ، وفى اليوم التالى احتفلوا بعيد الفطر المبارك وبنصرهم الباهر .

وفى يوم ٢٤ أغسطس وصلت أنباء النصر إلى مصر، فاحتفلت القاهرة بها وارتدت أزياء الفرح وابتهجت أحياؤها وطرب أهلها، وأمر السلطان بأن تقرأ أخبار الغزو فى مسجدى عمرو بن العاص والأشرفية .

وفى أواخر أغسطس رأى قائد الحملة المصرية فى قبرس أن من المناسب الرجوع إلى مصر خصوصا بعد علمه بأن البنادقة سيخفون إلى نجدة القبرسيين ، فأقلعت المراكب المصرية عائدة إلى مصر فوصلت إلى مدينة الطينة ودخل الجيش الظافر القاهرة فى التاسع من سبتمبر سنة ١٤٢٥ ، وفى اليوم التالى عرض السلطان فصائل الحملة فى احتفال عظيم ومر بالأسرى الذين بلغ عددهم ١٠٦٠ أسيرا فى حين حمل الغنائم والأسلاب ١٧٠ جمالا وعشرة جمال وأربعة بغال .

وعلى أثر عرض السلطان تلك القوة أمر بأن تباع الأسرى علنا فى سوق الرقيق وثمن الغنائم ، وقد قام بالبيع أينال الشُشمانى محتسب القاهرة الذى تولى دفة الحكم ، وقد بلغ ثمن المبيعات ٢٣,٠٠٠ دينار آلت إلى خزانة الدولة ، بعد أن منح كل جندى مبلغ يتفاوت بين ثلاثة جنيهات ونصف وسبعة جنيهات (١) .

رابعة حملات الأسطول المصرى الى قبرس (سنة ١٤٢٦) :

على أثر حملة سنة ١٤٢٥ قام وفد من قبرس مؤلف من الدون تومازو بروفوستو (Don Thomaso Provosto) والدون جان بودوخاتارو (Don Jean Podochataro) فوصل الى دمشق وحاول التقرب من سلطان مصر بوساطة الشيخ محمد بن قديدر من أعيان سوريا .

غير أن مقدمات الصلح هذه لم تكلل بالنجاح ، فرأى جان ملك قبرس أن لا مفر من مواصلة الحرب ، فاستنجد بالبنادقة وبالبيزنطيين وبإمارة قشتالة ، غير أنه لم يجد عندهم استعدادا لتلبية ندائه ، فى حين قامت جزيرة رودس بنصيب يذكر فى نجدة قبرس إذ أرسلت الى ملكها رجالا وسفنا وذخيرة .

---

(١) محمد مصطفى زيادة : " المصريون فى قبرس " ، وعلى ابراهيم حسن : " مصر فى العصور الوسطى " ص ٢٨٣ ، ولين بول : " مصر فى القرون الوسطى " ص ٣٣٦ .

وقد أخذ برسباى من ناحيته يعدّ عدّته لحملته الثالثة ، فعين فى صفوفها عددا كبيرا من الأمراء المصريين ، وقلد تغرى بَردى المحمودى كبير رجال الحرس السلطانى إمارة الجيوش البرية التى ضمت خمسة آلاف مقاتل ، وعقد لواء الأسطول للأمير أينال الحكمى كبير رجال التشريفات .

وفى أوّل يونيه سنة ١٤٢٦ أقلع الأسطول المصرى من ثغر الاسكندرية فى مائة سفينة من مختلف الأنواع والأحجام انضمت اليه فى رشيد خمس سفن أخرى ، واتجه الأسطول بكامل قوّاته الى قبرس مباشرة ، فوصل فى أوّل يوليه سنة ١٤٢٦ الى ليفاديا على شاطئ أفديمو (Avdimo) وعلى بعد بضعة أميال من ليماسول ، حيث نزلت القوّات البرية وقصدت إحدى فصائلها الى قلعة ليماسول فاستولت عليها ورفعت على سارياتها العلم المصرى بين هتاف الجنود العالية : " الله أكبر ، الله أكبر " .

وفى ٧ يوليه زحف الجيش المصرى على الجزيرة ، فالتقى بالقوّات القبرسية على مقربة من قرية خركتيا (Kherkitia)(١) ، وانقضّ عليها وأباد فلولها ، ووقع الملك جان أسيرا فى قبضة المصريين مع ألفين من الجند أتى بهم الى مصر وبيعوا أرقاء فى أسواق القاهرة .

وفى يوم ١٠ يوليه ظهرت أمام ثغر لارناكا وحدات أسطول قبرس ودارت معركة بحرية بينها وبين قطع الأسطول المصرى استمرّت طوال اليوم حتى صباح اليوم التالى ، وانجلت المعركة عن انتصار السفن المصرية واستيلائها على مركب قبرسى كبير ، فى حين لاذت بقية الوحدات القبرسية بالفرار .

وفى يوم ١١ يوليه دخل المصريون مدينة نيقوسيا ، وأعلن القائد المصرى الأمان ، وقضى جنوده سبعة أيام يحتفلون بانتصارهم الباهر .

---

(١) أو Cheirocitium .

وقد تلقى الملك الأشرف فى يوم ٢٩ يوليه سنة ١٤٢٦ (٢٣ رمضان سنة ٨٢٩ هـ) نبأ فتح الجزيرة ، فقرئت هذه البشرى فى مدرسته بالعنبريين ، وعم المصريين قاطبة فرح وسرور بالغان .

وفى يوم ١٣ أغسطس (٧ شوال سنة ٨٢٩ هـ) احتفلت القاهرة بعودة الجنود المصريين الظافرين الذين أبلوا أحسن البلاء فى قبرس ، إذ وصلت طلائع الأسطول الى دمياط ، وواصل سيره الى ساحل بولاق حيث ألقت المراكب مرساها ، وتدفق منها العساكر والأسرى والأسلاب والغنائم ، وسار موكبهم فى شوارع العاصمة حتى بلغ قلعة صلاح الدين فى سفح جبل المقطم بين هتاف الشعب وزغاريد النساء ومعالم الزينات ومظاهر الأبهة .

وقد استقبل الملك برسباى جيشه الباسل فى ساحة القلعة ، يحيط به سفراء الآستانة وأمراء آسيا الصغرى ، وشريف مكة ، وهنأ السلطان القواد والجند ، وأنعم عليهم بالرتب ، وأجزل لهم العطاء ، ووزع الكسوات التقليدية ، وما أن وقع نظره على جان ملك قبرس مكبلا بالحديد ساجدا أمامه بين فلول الأسرى حتى رحب بوفادته وأكرم مثواه ، وهيأ مكانا لإقامته فى أحد أبراج القلعة الى أن أعد له منزلا فى القاهرة .

واتفق أن تم فى ذلك الوقت بناء مدرسة الأشرفية ، فعلقت خوذة ملك قبرس على بابها تذكارا للنصر الباهر الذى أحرزته القوات الحربية المصرية فى تلك الجزيرة النائية ، وقد ظلت الخوذة معلقة بهذا الباب حتى القرن السابع عشر الميلادى (الحادى عشر الهجرى) .

وقد كانت من نتيجة المساعى التى بذلها قنصل البندقية فى مصر وغيره من المعتمدين السياسيين الأجانب ، أن عقد بين الملك برسباى وملك قبرس صلح بموجبه تعهد هذا الأخير بأن يدفع الى سلطان مصر مائتى ألف دينار (١٢٠ ألف

من الجنيهات) منها مائة ألف معجلا ، والباقى مؤجلا عند عودته الى بلاده سالما ، وبأن يقوم فضلا عن هـذا بدفع جزية سنوية قدرها عشرون ألف دينـار ، خصص جزء كبير منهـا لترميم منشآت مكة والمدينة ، وقد دفعت هـذه الجزية بانتظام حتى انقرضت دولة المماليك .

وعلى أثر إبرام هـذا الاتفاق غادر ملك قبرس القطر المصرى ، وقفل راجعا الى جزيرته .

وقد بقيت جزيرة قبرس خاضعة لحكم المصريين من عهـد الأشرف برسباى حتى فتح السلطان سليم الأول الديار المصرية فى سـنة ١٥١٧ ، وأفل بذلك نجم السلطان قانصوه الغورى [1] ، الذى وقع فى موقعـة مرج دابق (على مقربة من حلب) وهو يدافع عن أرض مصر تحت سنابك جياد العثمانيين الفاتحين ولم يوقف له على أثر ، وقتل خليفته طومان باى آخر المماليك شنقا على باب زويله فى أبريل سنة ١٥١٧ بأمر السلطان سليم [2] .

أولى حملات الأسطول المصرى الى رودس (سنة ١٤٤٠) :

فى سنة ١٤٣٨ آلت السلطنة المصرية الى الظاهر سيف الدين جقمق ، فبادر غداة توليته العرش بتجهيز الأسطول و إعداد الرجال للقيام بحملة الى جزيرة رودس بناء على تحريض من السلطان العثمانى مراد الثانى الذى كان يرى أن من مصلحة بلاده اشتباك مصر ورودس فى صراع يضعفهما .

---

(١) ظلت عناية المماليك بالبحرية مستمرة حتى أفول نجمهم فى سـنة ١٥١٧ ، يدل على ذلك أنه انتهى فى سنة ١٥١٣ أيام السلطان الغورى العمل فى مركب صنع بدار صناعة بولاق وسمى " الدهيشة " ، كما أنشأ الغورى فى سنة ١٥١٥ عشرين مركبا بدار صناعة السويس — راجع : ابن اياس " بدائع الزهور فى وقائع الدهور " ج ٤ ص ٢٩٤ و ٤٦٧ .

(٢) محمد مصطفى زيادة : " المصريون فى قبرس " ، وعلى ابراهيم حسن : " مصر فى العصور الوسطى " ص ٢٨٣ ، ولين بول : " مصر فى القرون الوسطى " ص ٣٣٧ .

وكانت جزيرة رودس قـد دانت فى ذلك الحين إلى جماعة الفرسان الاسبتارية (Chevaliers Hospitaliers) أو فرسان القديس يوحنا (Chevaliers de St. Jean) وعلى رأسم لاستيك (Lastic) الذى انتخب رئيسا لهم فى أثناء سـنة ١٤٣٧ على أثر وفاة سلفه فلوفيان (Fluvien) الذى كان قد خلف نالياك (Naillac) .

علم لاستيك بما انتـواه سلطان مصر من غزو جزيرته فأراد أن يتعرّف مدى استعداد قوته فأرسل وكيل جماعة الاسبتارية فى سفينتين لكشف أخبار السواحل المصرية وأدّى ذلك الرسـول مهمته وهاجم فى أثناء ذلك سفينة دمياطيـة فى شهر يوليه سنة ١٤٣٩ ، ثم عاد إلى رودس وأبلغ أهلها أن يستعدّوا لإغارة الأسـطول المصرى ، فجهزوا ثمانية غلايين وأربعة شوانى وجملة من النقالات مزودة برجالها وباتت رودس على أهبة الدفاع .

وفى الثامن من أغسطس سنة ١٤٤٠ أقلع الأسطول المصرى من ساحل بولاق وقـد تألفت وحداته من خمس عشرة سفينة من نوع الغـراب ، عليها مائتان من الجند بقيادة الأميرين تغرى برمش السلاح دار، ويونس المحمودى أمير آخور (أى رئيس الاصطبلات والبريد) ، وانضم إلى تلك القوة كثير ممن تطـوع من أهالى القاهرة ودمياط حتى بلغ عدد المحاربين قرابة ألف مقاتل . وقـد اتجهت السفن المصرية أولا نحو جزيرة قبرس حيث أمدّ ملكها حنا الثـانى تلك الحملة بالمؤن ، فتوجهت منها إلى العلايا بالساحل الجنوبى لآسيا الصغرى وفيها انضم إليها إبريقان وبعض الجنود .

وعلى أثر ذلك أبحرت الحمـلة إلى جزيرة رودس فوصلت إلى عاصمتها رودس (Rodi) فى يوم ٢٥ سبتمبر سنة ١٤٤٠ وألقت مرساها بالقرب من الرأس الرملية بأقصى شمـال الجزيرة . وبيـنما الوحدات المصرية راسـية هنالك إذا عشر سفن رودسية تهاجمها على غرة حتى اضطرّت السفن المصرية إلى الإبحار فى غسق الليل والرودسيون يتعقبونها .

وفى صباح اليـوم التالى وقعت بين الفريقين معركة بحـرية أخرى غير حاسمة على مقربة من ساحل آسيا الصغرى يمّم على أثرها الأسطول المصرى شطر بلاده ، بعـد أن تمكن فى طريق العودة من تخريب قرية من قرى رودس نهبوا بها مصنعا للسكر وأسروا عماله و بعض الأهالى ، ثم عادوا إلى دمياط وصعدوا فى النيل إلى أن بلغوا القاهرة فى ١٨ أكتو بر سـنة ١٤٤٠ بعد رحلة استغرقت شهرين ونصف دون أن تحقق ما عقد عليها من الآمال[١] .

ثانية حملات الأسطول المصرى الى رودس (سنة ١٤٤٣) :

على أثر إخفاق الحملة الأولى عزم جقمق على إعداد حملة ثانية أشدّ بأسا وأوفر رجالا فأمر بإصلاح السفن القديمة و بإنشاء سفن جديدة بالغة النفقات مابلغت .

وقبـل أن يلق السلطان بقوته فى هذا الغزو عقـد محالفتين مع فانتين كوريتى صاحب جزيرة كوس وحنا الثانى ملك قبرس ، فضمن حياد هاتين الجزيرتين اللتين اكتنفت الشكوك موقفهما ، وفى الوقت نفسه أنفذ خمس سفن إلى رودس لتأتيه بالأخبار الدقيقة عن مدى استعداد أهلها للدفاع ولما اتخذوه من وسائل التحصين .

على أن لاسـتيك — وقـد بلغته الأنباء عن اسـتهداف جزيرته لغـزو قريب عاجل — أراد أن يفاوض سلطان مصر اجتنابا للحرب ، فأرسل اليه رسله الذين وصلوا الى القاهرة فى أواخر أبريل سـنة ١٤٤٣ محملين بالهدايا و بصحبتهم بعض الأسرى

---

(١) لم تكن هـذه أولى حملات الأسطول الإسـلامى إلى جزيرة رودس . ففى سنة ٦٥٣ استولى المسلمون على رودس وظلوا بها حتى سنة ٦٥٨ عدا فترات قصيرة بين هذين التاريخين . وفى سنة ٦٧٢ أعادوا فتحها على يد القائد جناد بن أبى أمية . وفى سـنة ٧١٧ استولت مراكب المسلمين على رودس وهى فى طريقها إلى القسطنطينية . وفى سنة ٧٠٨ قام أسطول هارون الرشيد بقيادة حميد بن قحطبة بهجوم مفاجئ على تلك الجزيرة دون التمكن من الاستيلاء عليها — راجع محمد مصطفى زيادة : " المحاولات الحربية للاستيلاء على جزيرة رودس " (" مجلة الجيش " عدد ديناير سنة ١٩٤٦ ص ١٩٣) ، وعلى إبراهيم حسن : " مصر فى العصور الوسطى " ص ٢٨٤ ، ولين بول : " مصر فى القرون الوسطى " ص ٣٣٨ .

من المسلمين ولكن جقمق لم يعرهـم التفاتا بل ألقى القبض عليهم وأودعهـم مع أرباب الجرائم سجن المقشرة بالقرب من باب الفتوح .

وفى منتصف شهر أغسطس سنة ١٤٤٣ أقلع الأسطول المصرى من دمياط وقد ضم من الرجال ١,٠٠٠ جندى عدا المتطوعين تحت قيادة الأمير اينال العلائى (الذى أصبح سلطانا فيما بعد) وقد قصدت السفن أولا إلى الشواطئ السورية، غير أن رياحا صرصرًا وأنواء نؤوحًا صادفتها فى طريقها مما فرق شملها ،فأسرع بعضها إلى بيروت ووصل بعضها إلى طرابلس إلى أن اجتمعت كلها فى أواخر أغسطس قبالة ثغر ليماسول بمياه جزيرة قبرس .

غير أن ليماسول فزعت لمقدم الحملة المصرية فلم يكد بعض رجالها ينزل إلى البر حتى فر الأهالى فى وجههـم ، فأمتدّت أيدى الغزاة إلى التخريب والنهب بل إلى الخمور حتى السكر والعربدة . ثم أبحرت الحملة إلى بلدة بافوس من أعمـال قبرس حيث أخذت حاجتها من المـاء والزاد وأقلعت بعدها إلى أضاليا بالساحل الجنوبى من آسـيا الصغرى ومنها إلى فينيكا ثم إلى قشـتيل الروج (Chateauroux) حيث ألقت مرساها على مرأى من الحامية الاسبتارية هناك . وفى ١٧ أكتوبر سنة ١٤٤٣ نزل المماليك إلى الساحل وضربوا الحصار حول الحصن المقام هناك وأحدثوا ثغرة فى سوره وشنوا عليـه هجوما عنيفا حتى استسلمت الحامية، فهرع المصريون إلى الأبراج ورفعوا عليها أعلامهم فى الثانى عشر من أكتوبر سنة ١٤٤٣ .

ولم يواصل الممـاليك حملتهم إلى رودس ، بل قرر الأمير اينال العلائى تمضية فصل الشتاء فى ثغر ماكرى بشاطئ آسيا الصغرى ، غير أن الزوابع والاعصار حالت دون ذلك مما اضـطرهم إلى الإسراع إلى العـودة إلى مصر بعد أن هبت فى وجه سفنهم رياح عاصفة فرقت شملها، فوصلت بعض وحداتها إلى دمياط وبعضها إلى الاسكندرية والبعض الآخر إلى رشـيد ، ولم يلتئم جمعها على سـاحل بولاق إلا فى الحادى والعشرين من ديسمبر سنة ١٤٤٣ بعد رحلة دامت أربعة أشهر ونصف .

وقد عاد الجنود المصريون من تلك الحملة يسوقون مائتين من الأسرى وكمية من أثاث قلعة قشتيل الروج ، وعرض السلطان فلولهم فى ساحة قلعة الجبل وخلع على القواد خلع الشرف المعتادة[١] .

ثالثة حملات الأسطول المصرى الى رودس (سنة ١٤٤٤) :

إزاء فشل الحملتين السابقتين فكر السلطان جقمق فى إعداد حملة ثالثة الى جزيرة رودس ، فعين الأمير تمرباى مقدم الحلقة قائدا للأمور البحرية فى حين عهد الى الأميراينال الأجرود بالأمور البرية .

وفى أواخر شهر أبريل سنة ١٤٤٤ تمت جميع الاستعدادات بالقاهرة وأصدر السلطان أوامره الى أمراء البحر لإحضار النقالات من الاسكندرية ودمياط لنقل الجند من ساحل بولاق ، وفى اليوم الثالث من شهر يوليه سنة ١٤٤٤ رحلت الحملة من بولاق وقد تألفت من ألف وخمسمائة من الجند عدا المتطوعين . وفى العشرين منه أقلعت بهم المراكب من دمياط متجهة الى طرابلس حيث انضمت اليها بعض القوات السورية وأبحرت جميعها صوب جزيرة رودس فبلغتها وضربت الحصار حول عاصمتها رودى فى منتصف شهر أغسطس سنة ١٤٤٤ .

وعلى أثر وصولهم هناك نزل المماليك الى البر وأقاموا على وجه السرعة آلات الحصار ونصبوا الخيام على مقربة من كنيسة القديس أنطون كبرى كنائس رودس فى حين احتل بعضهم إحدى الروابى للإشراف منها على تطورات الموقف .

على أنه اتفق أن وصلت للروديسيين فى ذلك الوقت نجدة من بعض سفن البرجنديين (Brigantins) والكتلان (Catalans)[٢] ، فاستهدف الأسطول المصرى

---

(١) محمد مصطفى زيادة : " المحاولات الحربية للاستيلاء على جزيرة رودس " ، وعلى ابراهيم حسن : " مصر فى العصور الوسطى " ص ٢٨٤ ، ولين بول : " تاريخ مصر فى القرون الوسطى " ص ٣٣٨ — ٣٣٩ .

(٢) هم من أهالى براجانس (Bragance) من مدن البرتقال ومن أهالى كاتالونيا (Catalogne) من مدن اسبانيا .

لهجوم مفاجئ وكاد يؤخذ على غرة لولا أن الأمير يلخجا كان بالمرصاد فاستطاع أن يقاوم ويشل هذه الحركة وإن كانت مقاومته قد كلفته ثلاث سفن مصرية ابتلعتها أمواج البحر .

وبعد ذلك بقليل باغتت فرقة من الأسبتارية المماليك المعسكرة بالقرب من كنيسة القديس أنطون وانقضت عليها وأعملت فيهم السيف قبل أن يتمكنوا من استعمال أسلحتهم فلم ينج منهم إلا قلة ضئيلة استطاعت الفرار والانضمام الى القوات المصرية الأخرى .

وفى صبيحة يوم ٢٤ من شهر أغسطس سنة ١٤٤٤ بدأ الرودسيون القتال فاقتحموا معسكر القوات المحاصرة ودارت بينهم معركة حامية قتل فيها ثلثمائة جندى وجرح خمسمائة ، وقد اضطر المماليك على أثر ذلك الى ترك مؤنهم ومتاعهم وأسراهم من ورائهم ولجأوا الى سفنهم وغلايينهم التى أسرعت الى الإقلاع والعودة بهم الى مصر .

وقد لخص السخاوى نتيجة هذه الحملة فى تلك الكلمات : " إنه لم يتم للعسكر قصد ولا رجعوا بطايل ولهذا فترت همتهم عن الجهاد فى تلك المدة لهذه الجهة ولله عاقبة الأمور "[١] .

غير أنه مهما قيل فى النصر الذى أحرزه الاسبتارية فى تلك الحملة الأخيرة من حملات المماليك على جزيرة رودس فى القرن الخامس عشر فإن اضطرارهم الى مدافعة تلك الحملات ثلاث مرات متتالية أضعفهم كل الضعف وباتوا يخشون ماعساه أن يكون مصيرهم أمام حملة رابعة ظنوها لا بدّ آتية ، ولذا أرسلوا الى البابا يوجين الرابع يصفون له خطورة موقفهم ، كما أرسلوا الى ملوك أوروبا يطلبون منهم الوعد بالنجدة اذا لزم الأمر ، غير أن أقصى ما استطاع رسل الرئيس لاستيك أن يأتوا به من أوروبا هو أن الملوك مشغولون بمشاكلهم الخاصة عن أن يعدوا بمعونة ،

---

(١) السخاوى : " التبر المسبوك فى ذيل السلوك " ص ٨٧ .

بل رغب البابا الى الاسبتارية أن تضع حدّا لحروبها مع السلطان . وتنفيذا لتلك الرغبة أخذ الرئيس لاستيك يبحث عن وسيط يستطيع الحصول على تسوية مرضية للطرفين وبدا له أن التاجر الفرنسى الشهير چاك كير (Jacques Cœur) يستطيع وحده القيام بتلك المهمة الدقيقة نظرا للروابط التى تربطه بالسلطان جقمق نفسه . وقد قبل چاك كير أن يؤدّى هذه المأمورية بعد أن استأذن شارل السابع ملك فرنسا، وأرسل أحد وكلائه صحبة مبعوث اسبتارى على إحدى سفنه الى الاسكندرية حيث عقد الصلح وعاد المبعوث الى رودس ومعه عدد من المسيحيين الذين أسروا خلال الحملات السالفة . وفى ٨ فبراير سنة ١٤٤٦ صدر عن ديوان الرئيس لاستيك أمر الى وكيل الاسبتارية باقليم بروفانس بفرنسا أن يدفع الى چاك كير جميع النفقات التى تكبدها لتسفير المبعوث الرودسى الى الاسكندرية ذهابا وإيابا فضلا عن نفقات إرجاع الأسرى المسيحيين، وقد روعيت أحكام المعاهدة التى عقدت بين السلطنة المصرية وجزيرة رودس مراعاة صادقة من الجانبين ودامت العلاقات الطيبة بين الاسبتارية والمماليك عدّة سنين . ويبدو أن تلك العلاقات ظلت على حالها حتى سنة ١٥١٧ إذ بينما كان المماليك فى أشدّ أدوار المقاومة ضدّ الزحف العثمانى على الشام ومصر أشيع فى القاهرة أن سفنا رودسية وصلت فعلا الى دمياط تحمل ألفا من جند الاسبتارية فضلا عن عدّة من السفن المحملة بالبارود قدمت خصيصا لمساعدة السلطان طومان باى الثانى على العثمانيين ، ولئن ظهر كذب تلك الاشاعة فانها تدل مع ذلك على أن الاسبتارية كانت فى نظر المعاصرين مستعدّة لمساعدة جميع أعداء العثمانيين ولو كان أولئك الأعداء من المسلمين ، على أن بقاء الاسبتارية بجزيرة رودس لم يطل بعد زوال دولة المماليك، لأن الفتح العثمانى بمصر والشام جعل إجلاءهم عن جزيرتهم الواقعة فى طريق المواصلات بين القسطنطينية والاسكندرية أمرا لابدّ منه . وفى أوائل فبراير سنة ١٥٢٢ أقلع من القسطنطينية الأسطول العثمانى نحو جزيرة رودس وضرب حولها حصارا طويلا

حصارما انتهى فى مساء العشرين من ديسمبر من تلك السنة بتوقيع الاسبتارية شروط التسليم بجزيرتهم و إخلائها والجزر التابعة لها فى ظرف اثنى عشر يوما مقابل الأمان على أموالهم وأرواحهم . وقد انتقل مركز الاسبتارية بعد ذلك الى مالطة حيث بقوا بها الى أيام نابليون[١] .

خروج الأسطول المصرى الى قبرص (سنة ١٤٦١) :

فى العشرين من شهر أغسطس سنة ١٤٦١ (١٣ ذى القعدة سنة ٨٦٥) خرجت من ثغر دمياط تجريدة بحرية مكوّنة من ثمانية وأربعين مركبا عرّجت على طرابلس ، ثم يمّمت شطر جزيرة قبرص حيث أقام بها الجند المصريون حوالى شهرين عادوا على أثرها الى مصر فى الثامن والعشرين من شهر أكتوبر سنة ١٤٦١ (١٣ المحرّم سنة ٨٦٦) .

وقد وصف ابن تَغرى بَردى هذه الرحلة فقال :

" كان من خبر الغزاة أنهم لما سافروا من ثغر دمياط فى ثالث عشر ذى القعدة فى المراكب ، وكانت عدّة مراكبهم ثمانيا وأربعين مركبا ما بين قرقورة وغراب وشيني وزورق ، وساروا على وجه البحر الى أن وصلوا الى جهة طرابلس من غير قصد ثم عادوا الى أن وصلوا الماغوصة فأقاموا عليها ووقع لهم بها أمور ، ثم ساروا منها الى مدينة قبرس فلم يردّهم عنها أحد من جهة الملكة أخت جاكم ، بل دخلوا مدينة الأفقسية بغير ممانع فأقاموا بها أياما وتهيئوا منها وصحبتهم عساكر جاكم من الفرنج وتوجّهوا الى شرينة وهى القلعة التى فيها الملكة أخت جاكم ، فنزل العساكر الإسلامية ومن معهم من عساكر الفرنج على شرينة ونصبوا خيامهم بالقرب منها ، وشرعوا فى حصارها أياما كثيرة فلم يقدروا على أخذها لعدم الاكتراث بها ثم لآرائهم المفككة فى الاجتماع على قتال من بها ، و بينما هم فى ذلك

(١) محمد مصطفى زيادة : " المحاولات الحربية للاستيلاء على جزيرة رودس " ، وعلى ابراهيم حسن : " مصر فى العصور الوسطى " ص ٢٨٥ .

التطويل فى حصارها وقعت فيهـم الأمراض ومات من ذلك جماعة كثيرون . ففتر عزمهم عند ذلك أكثر مما كان أولا ، هذا وقد طال عليهم الأمر وقرب هجوم فصل الشتاء وعُددهم فى البحر وهو البحر المالح ، فتلفت العساكر من ذلك جميعه فلم يجـد الأمير يونس عند ذلك أسـلم من العودة مع مخافته من السلطان إن فعل ذلك ، غير أنه داوى الأخطر وكلّم الأمراء فى ذلك فلم يجتمعوا على كلمة المصلحة وأملاهم بعضهم المفسود لما كان فى نفسه منه قديما ، فكلّم جاكم فى العودة فأشار عليه به فأجمع على الرحيل ورحلوا عن شرينة على هيئة ليست بصالحة وعادوا لجهة مراكبهم وتجهزوا للعودة الى أن نزلوا بالمراكب فى يوم الجمعة الثالث والعشرين من المحرم وساروا يريدون جهة الديار المصرية [(١)] ” .

المآصر أو السلاسل البحرية فى عصر المماليك :

ظلت السلاسل البحرية التى وضعها العرب على ثغور البحر الأبيض المتوسط لقفل الموانئ فى وجه سفن الغزاة باقية فى ذلك العصر ، كما يشهد بذلك ابن إياس فى قـوله :

” فى المحرم سـنة أربع وثمانين وثمانمائة (ابريل سـنة ١٤٧٩) توجه الأمير يشبك الدوادار الى ثغر دمياط ، وكان السلطان قد جعله متحدّثا عليها ، فلما توجه هناك أنشأ على فم البحر المِلح عند برج الملك الظاهر بيبرس البندقدارى (أى عند رأس البر) سلسلة من حديد زنتها نحو من مائتين وخمسين قنطارا ، وكانت هـذه السلسلة قديما هناك ، ثم بطل أمرها فجـدّدها الأمير يشـبك الدوادار فى السـنة المذكورة وحصل بها النفع لطرد المراكب التى للفرنج [(٢)] ” .

---

(١) أبو المحاسن يوسف بن تغرى بردى : ” حوادث الدهور فى مدى الليالى والشهور “ ج ٢ ص ٣٤٧ (طبعة كاليفرنيا) .

(٢) ابن إياس : ” بدائع الزهور فى وقائع الدهور “ ج ٢ ص ١٨٥ .

الملاحة التجارية المصرية :

لما أدرك الضعف دولة الأيوبيين بمصر وطرقها الاعتلال انحطّ شأن الأسطول التجارى المصرى الى أن تولى الملك الظاهر بيبرس عرش مصر فاهتم بأمر الأساطيل ، غير أنه ما لبث أن انحط شأنها ثانية على الرغم من أن البندقية مدّت يدها لحماية مصر وأسطولها .

وقد ترتب على كشف القارة الأمريكية فى سنة ١٤٩٢ وعلى الاهتداء الى الهند عن طريق رأس الرجاء الصالح عام ١٤٩٧ ، أن اضمحل شأن الأسطول التجارى المصرى ، إذ تحوّلت الملاحة التجارية بين الهند وأوروبا عن مصر الى طريق رأس الرجاء الصالح على أيدى البرتقاليين الذين أخذوا يزاحمون المصريين فى تجارتهم ويقطعون عليهم سبل البحار ، ذلك أنه قبل الاهتداء الى الطريق المؤدّية من أوروبا الى الهند حول جنوبى افريقية لم يكن للمراكب القادمة من الهند إلا طريق البحر الأبيض المتوسط ، فكانت تنقل البضائع برا من الخليج الفارسى الى الاسكندرونة ، أو من البحر الأحمر الى الاسكندرية ، ومن هذين الثغرين تنقل بطريق البحر الأبيض المتوسط الى البندقية حيث توزع منها فى أرجاء أوروبا . وسواء أنقلت البضائع عن طريق الخليج الفارسى أو عن طريق البحر الأحمر كانت تمرّ بلا محالة من أراضى المماليك ، إذ هم المالكون فى ذلك الوقت لمصر والشام معا ، فانتفع المماليك بهذه المزية أيما انتفاع ، وضربوا مكوسا كبيرة على التجارة عند دخولها فى أملاكهم وعند خروجها منها ، فكان ذلك يعود عليهم بدخل لا يستهان به . وقد كان لمرور التجارة الهندية من هاتين الطريقين أكبر أثر فى ترويج تجارة البحر الأبيض المتوسط ، وعظمت بسببها ثروة الدولتين اللتين اشتهرتا بالملاحة فيه ، وهما جنوه والبندقية ، ولا سيما الأخيرة منهما فإن تجارها نالوا لدى المماليك حظوة كبيرة وصلت بهم فى آخر الأمر الى احتكار نقل هذه التجارة العظيمة .

وعلى ذلك اختص المصريون والبنادقة بالأرباح العظيمة من تجارة الهند ، فاشتعلت نار الحسد فى الممالك الأوروبية ، ودفعهم ذلك الى التفكير فى الاهتداء الى طريق أخرى توصل الى الهند حتى ينالهم شطر من أرباح تلك التجارة الرابحة ، وساعد على إثارة تلك الهمّة قيام النهضة العلمية العامة التى ابتدأت فى أوروبا بعد فتح القسطنطينية وولدت فى تلك البلاد روح الاستطلاع والكشف .

وأوّل من فكر من الأوروبيين فى البحث عن طريق أخرى الى الهند هم البرتقاليون ، وعلى الأخص عندما تولى عرش البرتقال الملك هنرى الشهير بهنرى الملاح (Henri le Navigateur) لكثرة كشوفه البحرية وعظم ما أصلحه فى الملاحة ، فتم فى أيامه من الكشوف ما نسخ آراء الأقدمين فيما يختص بشكل العالم المعمور ، فكانت عاقبته كشف طريق الهند والدنيا الجديدة .

فقد شرع هنرى منذ سنة ١٤٣٨ فى العمل على كشف طريق جديد للهند ، فأقام بثغر ساجر (Sagres) فى الجنوب الغربى من البرتقال ، وأنشأ فيه مرصدا ومدرسة بحرية لتعليم الملاحة دعا إليها علماء الفلك وكبار الملمين برسم الخرائط الجغرافية ، وعنى بصنع السفن العظيمة للكشف خاصة وأدخل فيها البوصلة ناقلا استعمالها عن العرب وحسن آلة الاسطرلاب (Astrolabe) التى يعرف بها خط العرض بالتقريب ، ثم عوّل بعد استشارة من حوله من العلماء على تتبع شاطئ افريقية بقصد الوصول الى بلاد الهند ، وكان الشاطئ الغربى من افريقية لا يعلم منه حينئذ لأهل أوروبا شىء جنوبى رأس موجادور (Mogador) أو الصويرة ، وكانت الخرائط الجغرافية التى رسمها الأقدمون بعضها يمثل بقية افريقية بنصف دائرة تمتدّ من الشمال الغربى (جهة مرّاكش) الى جنوبى البحر الأحمر وبعضها يتركه غير محدود اشارة الى أنه لم يكشف بعد .

فرأى هنرى أن يكشف هذا الشاطئ حتى اذا ما سار حوله الى الشرق بحث عن طريق يؤدّى الى الهند من تلك الجهة ، فأرسل لهذا الغرض بعوثا بحرية

سنة بعد أخرى فكان كل بعث يصل الى وراء ما وصل إليه سالفه ، حتى وصل آخر بعث فى عهـده الى جزائر الرأس الأخضر ، وما زالت هـذه الكشوف يتبع بعضها بعضا حتى بلغ برتلوميـو دياز (Barthélemy Diaz) المـلاح البرتقالى الشهير الى طرف افريقية الجنوبى وسار حوله حتى وصل الى خليج الاجوا سنة ١٤٨٦ ، وسمى هـذا الطرف " رأس الزوابع " لهول ما لقيه فى السـير حوله ، غير أن ملك البرتقال ابن هنرى أدرك قيمة هذا الكشف العظيم ورأى أنه فاتحـة خير لتحقيق أمنية دولته وهى الاهتداء الى طريق الهند فعمل على مواصلة هذه الكشوف .

وفى هـذه الأثناء كان الكاشـف العظـيم خريسـتوف كولوب (Christophe Colomb) قد خرج فى بعث بحرى أمدّه به ملك الأسبان وسار به غربا بأمل الوصول الى الهند من هذا الطريق الغربى اعتقادا منه بكروية الأرض ، فوصل الى إحدى جزائر الهند الغربية سنة ١٤٩٢ ، فظنّ الناس أن هذه الجزيرة جزء من بلاد الهنـد ، وأن كولومب قد كشف للأسبان طريقا الى تلك البـلاد أسهل وأقصر من الطريق الطويل الذى يعـانى البرتقاليون كشـفه ؛ فوقفت الكشوف البرتقاليـة فترة من الزمن الى أن اتضـح أن كولومب لم يهتـد الى طريق الهند وأنّ طريقـه إن أدّى اليها يكون أطول من الطريق حول افريقية ، فرجع البرتقاليون الى مواصـلة كشوفهم . وفى سنة ١٤٩٦ أرسل ملكهم إيمانو يل بعثا لهـذا الغرض بريـاسـة المـلاح العظيم فاسـكودى جاما (Vasco de Gama) فوصل الى رأس الزوابع وسمـاه تفاؤلا " رأس الرجاء الصالح " وبعـد أن كابد مصاعب جمة فى المسير حوله لشدّة الرياح الشرقية سار إزاء شاطئ افريقية الشرقى .

ومن ثم شرع يسأل من الثغور التى يمرّ عليها عن الطرق المؤدّية الى الهند ، فكان كلما حلّ بثغر وجده مسكونا بالعرب ، غير أنهم كانوا يمتنعون عن إرشاده مخافة أن يجر عليهم ذلك منافسة تجارية لا طاقة لهم بها ، وبعد أن أخفق سعيه فى مزنبيق (Mozambique) و " كلـوة " (Kiloua) و " منبسة " (Mombaza) و " فازفى "

وهبط "ملندة" حيث أخذ ما يلزمه من الزاد واستصحب معه بحارا عربيا يدعى أحمد بن ماجد دله على الطريق الى " قليقوت " (Calicut) (على شواطئ الهند الغربية) فوصل اليها فاسكودى جاما بهداية هذا الدليل فى ثلاثة وعشرين يوما فى ثلاث مسماريات[١] بعد انقطاع موسم الهند[٢]. ولم يرحب به فى بادئ الأمر ملكها الملقب بالسامرى (Le Zamorin) ، بل زاد فى تنفيره منه تجار العرب فى تلك الجهات إذ أفهموه أن البرتقاليين ليسوا إلا لصوص بحر لا عمل لهم إلا النهب والسلب فى البحار. ولم تطل إقامة فاسكودى جاما بالهند هذه المرة ، بل قفل راجعا الى وطنه على أن يعود الى الهند فى رحلة أخرى .

وفى سنة ١٥٠٠ أمر الملك إيمانويل بتجهيز تجريدة ثانية تحركت من لشبونة فى التاسع من شهر مارس سنة ١٥٠٠ بقيادة الأميرال كابرال (Cabral) ، غير أن قطع هذا الأسطول تحطم بعضها عند رأس الزوابع وطاح بعضها الآخر فى البحار ، فلم يصل منها أمام ثغر قليقوت سوى ست مسماريات نزل منها البرتقاليون وتحرشوا بالتجار المصريين الذين كانت لهم مكانة ممتازة عند أهل تلك البلاد ، فوقعت الاضطرابات والقلاقل فأصدر الأميرال كابرال البرتقالى أمره الى سفنه بضرب مدينة ملبار (Malabar) بالمدافع يومين كاملين موجها قنابله ونيران مدافعه بنوع خاص الى السفن التجارية المصرية حتى أغرقها بما فيها و بمن فيها من نساء وأطفال[٣] وأقلع عائدا الى بلاده بغنائم ومتاجر وأموال أربت على كل ما كان فى الحسبان .

---

(١) المسمارية : اسم للسفينة التى تستعمل فيها المسامير لربط ألواحها بعضها ببعض ، بخلاف السفن المستعملة فى بحر الهند التى تربط الألياف ألواحها أو تكون مؤلفة من جذع شجرة كبيرة ، ويطلق الافرنج على هذا النوع الأخير كلمة (Jonque) وهو اللفظ الذى استعمله ابن بطوطه فعرّبه الى " جنك " وجمعه على " أجناك " .

(٢) الموسم هو الريح الشديدة التى تهب فى بحار الهند والتى يسميها الافرنج (Mousson) نقلا عن العربية .

(٣) هايد : " تاريخ التجارة فى الشرق الأوسط فى خلال القرون الوسطى " ، والزيه ر يكلوس : " الجغرافية العالمية " .

وبعد سنة واحدة — أى فى سنة ١٥٠١ — أرسل الملك إيمانويل الى الهند أسطولا مؤلفا من أربع مسماريات عادت محملة بكميات وافرة من الفلفل والزنجبيل .

وفى السنة التى تلتها — أى فى سنة ١٥٠٢ — سافر فاسكودى جاما الى بلاد الهند على رأس أسطول مؤلف من عشرين مسمارية ونيف ، وقف بعضها بجزيرة سُقُطْرَى (Socotora) عند باب المندب لمنع دخول الأسطول التجارى المصرى من بحر الهند ولصدّ سفن التجارة القادمة من الهند الى الموانئ المصرية . وقد تمكنت تلك الوحدات من القبض على سفينة تجارية مصرية قادمة من البحر الأحمر محملة ببضائع ثمينة فأسرتها وقادتها الى فاسكودى جاما ، وتآلفت جميع القطع البرتقالية تحت قيادته فسار بها الى بلاد ملبار والتقى هناك ببعض مراكب لتجار مصريين كانت مشحونة بالأفاويه من الهند وراجعة إلى السويس فنهب ما فيها من بضائع وأغرقها ، وكان بينها مركبان للسلطان قانصوه الغورى [١] ، وشنّ على سواحل الهند إغارات عنيفة عاد على أثرها أدراجه إلى لشبونة فى أوائل سبتمبر سنة ١٥٠٣ .

وقبل أن تصل هذه التجريدة إلى لشبونة كان ملك البرتقال قد بعث فى أبريل سنة ١٥٠٣ حملة بحرية أخرى مؤلفة من تسع سفائن وصلت إلى الهند ثم عادت منها بمختلف أنواع البضائع .

وقد تتابع على هذا المنوال سنويا وصول مراكب البرتقاليين العديدة إلى بلاد الهند وعودتها إلى ديارهم محملة بالفلفل والزنجبيل وسائر البضائع والسلع حتى استقرت لها السيطرة التجارية فى تلك الأقطار والسيادة على مايكتنفها من البحار ، وانحرفت التجارة الدولية عن مصر واتجهت إلى البرتقال ، وبذلك تم للبرتقاليين كشف طريق جديد للهند كان فاتحة لانقلاب عظيم فى تجارة العالم بأسره ، إذ أن نقل البضائع صار ينفق عليه بهذه الطريق ثُلث ما كان ينفق بالطريق

(١) مجلة "المقتطف" عدد مارس سنة ١٩١٧ .

القديمة فضلا عن متاعبها ومضايقها ، فكانت النتيجة أن تحوّل مجرى هـذه التجارة العظيمة من مصر والشام والبحر الأبيض المتوسـط إلى المحيط الأطلنطى حـول شواطئ القارة الأفريقية (١) .

وقعة ديو البحرية (سنة ١٥٠٩) :

وقع خبر كشف الطريق الجديدة وقوع الصاعقة الساحقة الماحقة على مصر والأمم التجارية بالبحر الأبيض — ولا سيما البنادقة — لعلمهم أن فيـه الضربة القاضية على أهم مصدر لثروتهم ، وكان البرتقاليون وقـد أخذوا فى توسيع نفوذهم فى بلاد الهنـد ، غير مكتفين بالعلائق التجارية ، بل استولوا بالسيف والمدفع على إمارة « قليقوت » وجعلوها فى عداد مستعمراتهم .

إزاء هـذا الخطر الداهم اتحـد السلطان قانصوه الغورى سرا مع البنادقة ومع السامرى-ملك قليقوت على أن يعملوا معا على انتزاع السيادة من البرتقاليين فى الشرق .

فبادر الغورى بانشاء أربعة أغربة حربية فى دار صناعة السفن ببولاق ولما تم إعدادها حملها على ظهر الإبل مفككة قطعا قطعا الى ثغر الطور ، وهناك تولى العمال الاختصاصيون تركيبها و إنزالها فى البحر كطليعة للسفائن المصرية الحربيـة التى انتوى السلطان إرسالها إلى الهند لمنازلة البرتقاليين فى تلك المياه النائية .

ولما رأى أن الأمر سيطول نظرا إلى ما وصل إليه البرتقاليون من ترسيخ أقدامهم وتثبيت مراكزهم فى بلاد الهند وفى بحارها بذل الغورى سعيه لدى السلطان بايزيد سلطان القسطنطينية (فى سـنة ١٥٠٧ وفى سنة ١٥١٠) ولدى جمهورية البنادقة (فى سـنة ١٥٠٧) للحصول على ما افتقرت إليـه بلاده من الأخشاب والآلات والعدد الحربية والرجال الخبيرين بإطلاق المدافع فى سبيل قهر البرتقاليين واستئصال شأفتهم من تلك الأقطار القاصية .

---

(١) عمر الاسكندرى وسليم حسن : " تاريخ مصر من الفتح العثمانى " ص ٦٨ ، وأحمد زكى باشا : " صفحة من تاريخ التجارة المصرية " (مجلة " المقتطف " عدد نوفبر سنة ١٩١٧ ص ٤٤٨) .

وفى الوقت نفسه أصدر السلطان الغورى أمره إلى أسطوله الراسى بميناء جُدّة بالاستعداد للقتال، فقام به الأمير حسين الكردى وما زال يجدّ السير ويجوب البحار حتى وصل إلى ساحل ملبار فى أواخر سنة ١٥٠٧ فألقى مراسيه على بندر ديو (Diu) من أعمال كجرات (Guzerate) بثلاث عشرة سفينة، منهاست أغربة وغليون واحد وست سفائن كبيرة. واجتمع بسلطان كجرات يومئذ وهو خليل مظفّر شاه فأكرم وفادته وأمر عامله على ديو وهو الملك إياس بأن يكون هو وسفنه تحت تصرف الأمير المصرى.

ذهب الأمير حسين الكردى يبحث عن الأسطول البرتقالى، حتى التقى به أمام مدينة (Goa) الواقعة على ساحل ملبار فى خلال شهر يناير سنة ١٥٠٨ (رمضان سنة ٩١٣ هـ) وكان هذا الأسطول معقود اللواء لنجل والى الهند البرتقالى لورنزو دالميدا (Lorenzo d'Almeida) فهجم عليه الأمير حسين وانتصر عليه انتصارا مبينا، وقبض على السفينة الأميرالية وقتل قائدها ورجع الأمير حسين تخفق على هامته وعلى صوارى أسطوله المصرى رايات الظفر وأعلام النصر فأقام بميناء ديو مدّة شهور حتى انقضى فصل الأمطار وأرسل إليه السامرى من ساحل ملبار أربعين غرابا صغارا لتكون فى خدمته.

وبينما كان الأمير حسين يتأهب لاستئناف القتال إذا أسطول برتقالى مؤلف من تسع عشرة قطعة بقيادة فرانشسكو دالميدا (Francesco d'Almeida) يداهمه بغتة ويأخذه على غرة فى مياه ديو، فما هو إلا أن شعر الأمير حسين باقتراب الأسطول البرتقالى حتى انبرى له ووقف فى وجهه من غير استعداد وخرج معه أسطول السامرى وأسطول كجرات، فوقعت بين الفريقين معركة بحرية هائلة عرفت باسم موقعة ديو سنة ١٥٠٩ (٩١٥ هـ) انجلت عن انتصار أسطول البرتقاليين الذى استولى على بعض الوحدات المصرية وطاح البعض الآخر فانهزم الأمير حسين ولكنه لم يقع فى قبضة الأعداء، إذ تمكن من العودة إلى مصر ومعه فلول أسطوله.

فلما رأى الغورى انكسار أسطوله على يد البرتقاليين أخذته الغيرة وواصل العمل ليل نهار حتى جهز أسطولا مؤلفا من اثنين وعشرين غرابا كبيرا وغليونين أمّر على رأسها الأمير سليمان الرومى العثمانى (الذى بعثه إليه السلطان بايزيد) والأمير حسين الكردى وبعثهما إلى المحيط الهندى لإعادة الكرة على البرتقاليين والأخذ بالثأر، غير أنه وقع بين الأميرين من الشحناء والشقاق ما أدّى بهما إلى التخاذل والافتراق وأقصاهما عن المهمة التى ندبا لها، فقد قام الأمير حسين بوحدات الأسطول المصرى فوصل إلى جدّة فى سنة ١٥١١ وبنى فيها حصونا وأبراجا ثم أخذ فى جمع المال واستيفاء الأهبة لمقاتلة البرتقاليين حتى اذا ما أتم تدبيره بارح جدّة قاصدا بلاد الهند، فلما وصل الى سواحل اليمن نزل بجزيرة كمران وجعلها قاعدة بحرية لأسطوله، ثم سار إلى بندر عدن فبلغها فى العشرين من شهر أغسطس سنة ١٥١٦ ونازل أسطولا برتقاليا كان تحت قيادة الفونسو البوكرك (Albuquerque) وألحق به الهزيمة، وعاد إلى جدّة حيث فارقه الأمير سليمان الرومى وأعلن عليه الحرب، وقد اتفق أن تحرك السلطان سليم الأول فى تلك السنة وسار غازيا فاتحا إلى الديار المصرية، فشغل الغورى بالدفاع عن ملكه وتاجه وأهمل أمر أسطوله وأمر قائده الأمير حسين الذى مات غريقا فى مياه جدّة تنفيذا لأوامر السلطان سليم الأول فذهب طعمة للأسماك.

غير أن البرتقاليين انتهزوا تلك الفرصة السانحة للانقضاض على ما تبقّى من وحدات الأسطول المصرى فى البحر الأحمر، فشنّت ثمانية وعشرين غرابا من مراكبهم إغارة شعواء فى خلال شهر فبراير سنة ١٥١٧ (صفر سنة ٩٢٣ هـ) على جدّة، فتصدّى لهم الأمير سليمان الرومى ببقايا أسطول مصر حتى ردّهم عنها خاسرين، فأقلعت بهم مراكبهم إلى بحار الهند تاركة مياه البحر الأحمر إلى السفائن العربية التى بقيت تروح وتغدو فيها دون منازع ولا معارض.

هذا وقد فقد ميناء عيذاب أهميته فى عهد المماليك وحلّ محله ثغر عدن فى سنة ١٣٥٩، فكانت السفن الآتية من الهند والشرق الأقصى ترسو فيه حيث تنقل السلع إلى القُلزم ومنها إلى القاهرة على ظهور الإبل، ثم تحمل فى فرع رشيد من القاهرة إلى العطف ثم إلى الإسكندرية فى الترعة التى حفرها الناصر محمد بن قلاوون[1].

(١) أحمد زكى باشا: "صفحة من تاريخ التجارة المصرية" (بحث منشور فى مجلة "المقتطف" أعداد سبتمبر وأكتوبر ونوفمبر وديسمبر سنة ١٩١٧)، والشيخ زين الدين: "تحفة المجاهدين فى بعض أحوال البرتكاليين" (طبع لشبونة)، وعمر الاسكندرى وسليم حسن بك: "تاريخ مصر من الفتح العثمانى" ص ٧٣، واسماعيل سرهنك باشا: "حقائق الأخبار عن دول البحار" ج ٢ ص ٣٥.

المراجع الخاصة بالفصل السادس

باللغة العربية :

ابن الـوردى ... ... : تاريخ ابن الوردى .

ابن إياس ... ... : بدائع الزهور فى وقائع الدهور .

ابن مماتى ... ... : قوانين الدواوين .

أبو الفداء ... ... : المختصر فى أخبار البشر .

أبو المحاسن يوسف بن تغرى بردى : المنهل الصافى والمستوفى بعد الوافى .

أبو المحاسن يوسف بن تغرى بردى : النجوم الزاهرة فى ملوك مصر والقاهرة .

أحمد زكى باشا ... : صفحة من تاريخ التجارة المصرية (بحث منشور بمجلة « المقتطف » ابتداء من أكتوبر سنة ١٩١٧) .

اسماعيل سرهنك باشا : حقائق الأخبار عن دول البحار (أوائل الجزء الثانى) .

السخاوى... ... : التبر المسبوك فى ذيل السلوك .

المقريزى... ... : المواعظ والاعتبار فى ذكر الخطط والآثار .

المقريزى ... ... : كتاب السلوك لمعرفة دول الملوك .

برنارد لويس .. ... : جزر البحر الأبيض المتوسط ومكانتها فى تاريخ العرب (بحث منشور بمجلة « المستمع العربى » السنة الثالثة العدد الرابع والعشرين وما بعده) .

توفيق حبيب (الصحافى العجوز) : قبرص قديما وحديثا (جريدة « الأهرام » عدد ١٧ أغسطس سنة ١٩٣٨) .

جورجى زيدان ... : تاريخ التمدن الاسلامى .

حسن إبراهيم حسن وعلى إبراهيم حسن : النظم الاسلامية .

حسن عبد الوهاب : الأشرف برسباى وجلالة الفاروق (جريدة « الأهرام » عدد ١٩ سبتمبر سنة ١٩٤٦) .

زترستين (K. F. Zettersteen) : تاريخ سلاطين المماليك (لندن سنة ١٩١٩) .

زين الدين ... ... : تحفة المجاهدين فى بعض أحوال البرتكاليين (طبعة لشبونة) .

سليمان حزين ... ... : توسع العرب وانتشار الاسلام بالبحر (مجلة « المستمع العربى » السنة الثالثة العدد الرابع والعشرين ومابعده) .

عبد الفتاح عباده ... : كتاب سفن الأسطول الاسلامى .

على إبراهيم حسن ... : دراسات فى تاريخ المماليك البحرية وفى عصر الناصر محمد بوجه خاص .

على إبراهيم حسن ... : مصر فى العصور الوسطى من الفتح العربى إلى الفتح العثمانى .

عمر الاسكندرى وسليم حسن : تاريخ مصر .

محمد كرد على بك ... : خطط الشام .

محمد مصطفى زيادة : المحاولات الحربية للاستيلاء على جزيرة رودس (مجلة الجيش المصرى عدد يناير سنة ١٩٤٦) تعريب الأستاذين محمد سعيد السيد منصور و جمال الدين محمد الشيال .

محمد مصطفى زيادة : المصريون فى قبرص (الرسالة العاشرة من رسائل الثقافة العسكرية الصادرة عن وزارة الدفاع الوطنى) تعريب البكباشى عبدالرحمن زكى والأستاذ محمد سعيد السيد منصور .

محمود رزق سليم ... : عصر سلاطين المماليك .

وليم موير (William Muir) : تاريخ دولة المماليك فى مصر (تعريب الأستاذين محمود عابدين وسليم بك حسن) .

باللغـــة الفرنسية :

Dozy : Supplément aux dictionnaires arabes.

Heyd (W.) : Histoire du commerce du Levant au Moyen-Age.

Wiet (G.) : Histoire de la Nation Egyptienne, t. IV : L'Egypte Arabe.

Wiet (G.): Précis de l'Histoire d'Egypte, t. II : L'Egypte Musulmane.

باللغـــة الإنجليزية :

Lane-Poole (S.) : A History of Egypt in the Middle Ages.

Muir (William) : The Mameluke or Slave Dynasty of Egypt.

Stevenson : The Crusaders in the East.

Sourial (Aziz) : The Crusade in the Later Middle-Ages.

الفصل السابع

فتح السلطان سليم الأول وعصر العثمانيين

(١٥١٧ - ١٧٩٨)

العثمانيون والبحرية المصرية :

فى سنة ١٥١٢ ولى ملك آل عثمان السلطان سليم خان الأول ، وكان مولعا بالحروب ، شديد الرغبة فى توسيع نطاق الدولة العثمانية ، فعمل على محاربة المماليك الذين استقلوا بحكم مصر ، فاتهم السلطان قانصوه الغورى بممالأة الفرس عليه ، وهم يومئذ ألد أعدائه ، وأخذ عليه استضافته العصاة والفارين من وجهه ، وقد أدرك الغورى نياته فجرد جيشا خرج به إلى الشام حيث التقى بالجيش العثمانى ، ودارت بين الفريقين معركة حامية بميدان مرج دابق شمالى حلب سنة ١٥١٦ انهزم فيها الغورى ووقع تحت سنابك الخيل ولم يوقف له على أثر .

ملك سليم الشام وزحف على مصر وهزم طومان باى آخر المماليك بالريدانية (العباسية) وصلبه بباب زويله ودخل القاهرة فى الخامس عشر من شهر فبراير سنة ١٥١٧ فصارت مصر ولاية عثمانية .

وبعد أن تم للسلطان سليم فتح مصر عمل على ما يكفل بقاء خضوعها للباب العالى فى شتى مرافق الدولة ، فدخلت مصر فى طور تقهقر أصاب شؤون البلاد المختلفة ، ومنها أسطول مصر الحربى وملاحتها التجارية ، ومن أهم الأسباب التى أدت إلى اضمحلال مصر وتأخرها فى هذه الناحية نقل السلطان سليم إلى القسطنطينية ، ضمن من نقلهم قسرا ، أمهر الصناع فى بناء السفن حتى اضطرت دور الصناعة المصرية إلى إغلاق أبوابها فانحط شأن الأسطول وسرح بحارته .

وبعد عودة السلطان سليم إلى القسطنطينية أخذ خير الدين بك والى مصر العثمانى بمساعدة خيرى بك أمير الأمراء فى إصلاح المراكب الموجودة بالنيل . ولم يكن لمصر فى ذلك الوقت أغربة بالبحر الأحمر ، لأن مراكب قانصوه الغورى كانت قد انقرضت وضاع معظمها فى حين حجز الأمراء المصريون ما بقى منها على شواطئ اليمن تحت قيادة الأمير سلمان الرومى . لذلك رأى والى مصر فى سنة ١٥١٩ لما أتته الأخبار من مكة بأن أربعين مركبا من مراكب الفرنج يعيثون فى البحر الأحمر قبالة جُدّة ويقطعون على التجارة السبل ، أن ليست لديه قوة بحرية يرسلها الى هنالك ، فأنفذ جماعة من المماليك الشراكسة بلغ عددهم ثلثمائة برا صحبة الحجاج[1] .

وعلى أثر ذلك اهتمّ خير الدين بك بأمر إنشاء السفن فى دار صناعة بولاق ، وعرض فى سنة ١٥٢٠ الأغربة التى أنشأها فيها و«لعبت قدامه وانشرح من ذلك»[2] .

فى سنة ١٥٢٠ استوى على عرش آل عثمان السلطان سليمان الثانى القانونى ، وكان الأمير تَنَم وقتئذ ناظرا على وقف الدشيشة[3] من طرف أمير الأمراء خيرى بك والى مصر . وفى عهد نظارته تم صنع مركب كبير بدار صناعة بولاق بالجزيرة الوسطى ، وقد بلغ طوله مائة وعشرين ذراعا ، وكان مزوّدا بفرن وطاحون وصهريج للماء العذب ومقاعد واصطبل للخيل ، فلما تم صنعه ركب إليها ملك الأمراء فى الثانى والعشرين من شهر يونيه سنة ١٥٢١ (١٦ رجب سنة ٩٢٧ هـ) فتفرج عليه ثم فكّ الأمير تنم أخشابه وأرسلها على ظهور الابل إلى الطور[4] .

وقد اهتم أمير الأمراء بمصر بأمر القوة البحرية حتى أنه فى سنة ١٥٢١ توجه بنفسه إلى بولاق وعاين المراكب التى تم صنعها فى تلك الدار فنزلت إلى النيل

---

(١) اسماعيل سرهنك باشا : " حقائق الأخبار عن دول البحار " ج ٢ ص ٣٧ .

(٢) ابن إياس : " بدائع الزهور فى وقائع الدهور " ج ٣ ص ٢١٤ .

(٣) الدشيشة طعام يتخذ من قمح مرضوض . والدشيشة الكبرى وقف يرجع الى عهد السلطان قايتباى . والدشايش الأخرى ترجع إلى العهد العثمانى .

(٤) على مبارك باشا : " الخطط التوفيقية " ج ١٢ ص ٧٠ .

أمامه . وصار يتردد على دار الصناعة حتى ارتاح إليها واطمأن باله ، ولما كملت عدة من الأغربة أرسلها إلى البحر الملح حيث التقت بمراكب الفرنج الذين كانوا يعيثون فى السواحل المصرية فأوقعت بهم السفن المصرية حتى انكسروا ووقعوا فى قبضة المصريين الذين استولوا على مراكبهم فوجدوا فيها بضائع وجوخا وأصنافا فاخرة فأخذوها وقبضوا على بحارتها وكبلوهم بالحديد وأرسلوهم إلى ملك الأمراء[1] .

وفى أواخر تلك السنة جهز ملك الأمراء الأغربة المصرية وشحنها بالرجال وأرسلها إلى محاربة مراكب الافرنج التى عادت تنتقم لهزيمة سابقيهم فأسدى إليهم المصريون ضربة قاضية واستولوا على بضائعهم التى قدرت بنحو خمسين ألف دينار[2] .

وفى سنة ١٥١٥ عين سليمان باشا الخادم واليا على مصر ، وفى مدة ولايته كثر تعدى سفن البرتقاليين على بلاد البحر الأحمر وسواحل الهند حتى قطعت المواصلات التجارية بين القطر المصرى وتلك الجهات ، فاستغاث درشاه حاكم بجرات من بلاد الهند بالسلطان سليمان القانونى ، فأصدر السلطان أمرا إلى سليمان باشا والى مصر بإنشاء أسطول بالديار المصرية والخروج به إلى البحر الأحمر لكسر شوكة البرتقاليين ، فاستورد سليمان باشا الأخشاب من أضاليا وجهز أسطولا مكونا من ستين غرابا وثلاثين سفينة (وقيل مجموعها ٧٦ سفينة) شحنها بالجيوش والمدافع والآلات الحربية وأقلع بها من السويس فى ٢٢ يونيه سنة ١٥٣٨ ، ووصل إلى عدن فى ٥ أغسطس فاستولى عليها وقتل أميرها عامر بن داود وستة من صحابه ونصب عليها أحد ضباطه وترك معه بعض الجنود والمدافع ، ثم أبحر من عدن فى ١٩ أغسطس إلى بلاد الهند فبلغها فى الثانى من شهر سبتمبر أى بعد مضى ٧٢ يوما من خروجه من مصر ، والتحم مع البرتقاليين فى المياه الهندية فى موقعة عظيمة على مقربة من ديو ، كان النصر

(١) ابن إياس : " بدائع الزهور فى وقائع الدهور " ج ٣ ص ٢٧٤ .

(٢) ابن إياس : " بدائع الزهور فى وقائع الدهور " ج ٣ ص ٢٧٧ .

فيها حليف البرتقاليين على الرغم مما بذله سليمان باشا من الجهد العظيم ، وهكذا كان البرتقاليون يعبثون بسفن غيرهم ممن حاولوا الاتجار فى البحار حتى انفردوا بالسيادة البحرية فى ذلك الوقت . فعاد سليمان باشا إلى عدن ومنها إلى مخا ، وخلع والى اليمين ونصّب غيره مكانه ثم عاد إلى مصر[1] .

وقد وصف الأميرال جوريان دى لاجرافيير المعارك التى دارت رحاها فى بلاد الهند بين القوات المصرية والقوات البرتقالية فى خلال تلك الحملة فقال :

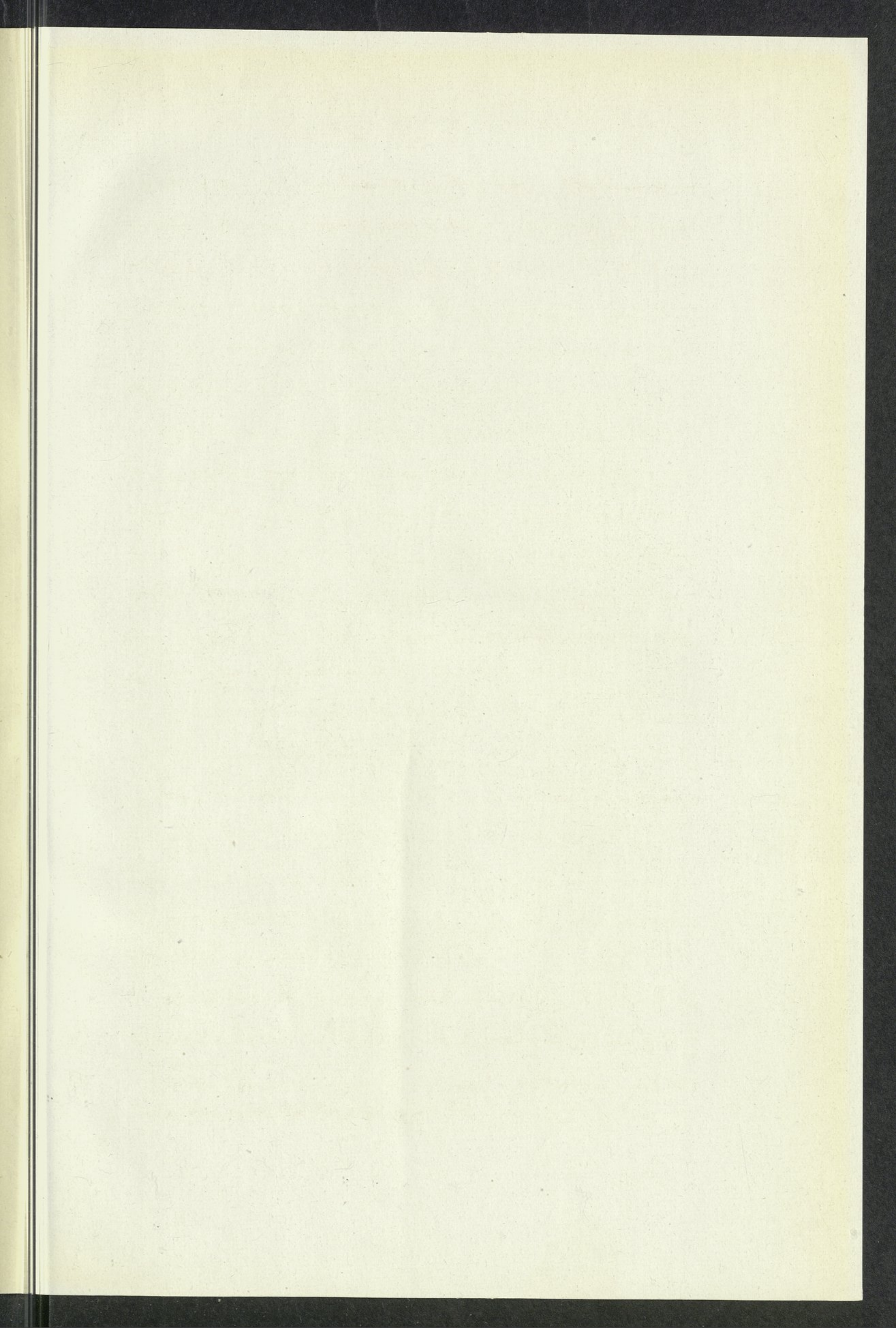
" فى اليوم الثامن من شهر سبتمبر سنة ١٥٣٨ اقترب سليمان باشا من الشاطئ الهندى وأنزل من معه من الجنود اليكچرية والمدافع . وفى أول أكتوبر استولى على حصون البرتقال الأمامية بعد عدّة مناوشات ، وفى آخر هذا الشهر أمر بالهجوم العام على حصن ديو فردّه البرتقال بقوّة وفقد فى ذلك من رجاله أربعمائة نفر ، وبينما كان يدبّر أمر هجوم آخر ، بلغه قرب مجىء الدونانمة البرتقالية ، فأنزل جنوده إلى السفن فى الحال وترك للأعداء مدافعه . وفى اليوم الخامس من شهر نوفمبر تقدّم نحو ساحل بجرات ، وكانت الرياح تعاكسه إلى أن وصل إلى مدخل خليج كوتش ومن هناك أقلع نحو بلاد مصر . وفى اليوم الخامس من شهر ديسمبر استقبل أمام مدينة عدن ، وكان فى الثالث والعشرين من الشهر المذكور أمام مدينة مخا ، ولم يصل إلى مدينة السويس إلا فى منتصف شهر يونيه من سنة ١٥٣٩ . وقد مضت هذه الأربعة شهور ونصف وهو يجول بين الصخور طورا بالشراع ، وطورا بالمجداف . وقد روى أسير من أهالى البندقية رافق سليمان باشا فى هذا السفر أن الصخور فى الممر الواقع بين شواطئ بلاد العرب وسلسلة الصخور كثيرة بحيث يستحيل على أى ملاح مهما كان عليه من الدربة أن يعرفها جميعها ، ولذلك كان القلاووز (أى الدليل) يجلس عند مقدم السفينة ويصيح على الدوام قائلا

---

(١) اسماعيل سرهنك باشا : " حقائق الأخبار عن دول البحار " ج ٢ ص ٣٨ ، والأميرال جوريان دى لاجرافيير : " دورياو برباروس " ص ٢٥٢ .



١٤ — كيك شراعى مصرى فى عهد العثمانيين



" اوسه و بوجى " (أى ضع السفينة فوق الريح أو تحته) ... وقد عادت تجريدة سليمان باشا البحرية بنتائج مهمة فى البحر الأحمر ، وإن كانت لم تأت بالفائدة المطلوبة فى بلاد الهند ؛ ذلك أنه استولى على عدن وطرد أميرها ابن داود لاتهامه بموالاة البرتقال ، وأسس حكومة جديدة ببلاد اليمن ، وجلب معه من بلاد الهند ١٤٦ أسيرا ، بعضهم هنود والبعض الآخر من البرتقال ، وقد قتلهم جميعا قبل أن يصل الى السويس وأرسل رؤوسهم الى القسطنطينية[1] " .

والحق أن العثمانيين لم ينتهزوا الفرص المناسبة لمنازلة البرتقاليين وإعادة ما كان لمصر من ثروة هائلة يجنيها المماليك من مرور تجارة الهند بمصر والشام ، فكان الواجب عليهم أن يتحدوا مع البنادقة شركائهم فى الخسارة ، ويستعينوا بهم فى القضاء على أساطيل البرتقاليين ، ولكنهم غفلوا عن ذلك ، بل كانوا هم القاضين على قوة البنادقة البحرية بالحروب التى شنوها عليهم و باستيلائهم على كثير من أملاكهم ، وقد كثر من ذلك الحين التلصص والقرصنة فى البحر الأبيض المتوسط ، فقضى على البقية الباقية من الملاحة التجارية التى كانت تمرّ من هذا البحر .

وفى سنة ١٥٥١ صدرت أوامر الباب العالى الى على باشا الذى ولى مصر سنة ١٥٤٩ بتسيير الأسطول المصرى ثانية الى مياه الهند واستخلاص عدن التى شق أهلها عصا الطاعة واتفقوا مع البرتقاليين وسلموهم قلعتها وهزموا الحامية المصرية التى كان سليمان باشا الخادم تركها هناك . فجهزت السفائن وشحنت بالمهمات والآلات الحربية وعين پيرى رئيس ، وهو من مشاهير القبودانات العثمانيين ، قائدا عاما عليها وأقلع بها من السويس واستخلص مدينة عدن وقلعتها من يد الأعداء بعد عدّة وقائع وعاد ظافرا إلى مصر .

وفى سنة ١٥٥٢ أبحر پيرى رئيس بأسطول مؤلف من ثلاثين سفينة بين غراب وشانية وقصد السواحل اليمنية وساهم فى إخضاع الثائرين بها ثم خرج

---

(١) الأميرال جوريان دى لاجرافيير : "دوريا وبرباروس" ص ٢٥٣ ، واسماعيل سرهنك باشا : "حقائق الأخبار على دول البحار" ج ٢ ص ٤٠ .

إلى المحيط الهندى واستولى على قلعة مسقاط وأغار على جزيرة هرمز ، ودوّخ البرتقاليين فى تلك الأطراف ، ثم واصل سيره إلى البصرة حيث تعقبه البرتقاليون فترك جميع سفنه بها وعاد بثلاثة منها تحمل الغنائم إلى مصر . وفى أثناء عودته غرقت إحدى السفن الثلاث أمام بلاد البحرين من ساحل العرب فوصل الى السويس بسفينتين فقط .

ولما بلغ مسامع الحضرة الشاهانية خبر هذه الخسائر أمر السلطان بإعدام القبودان پيرى فنفذ فيه هذا الحكم بالقاهرة وأرسلت الغنائم التى جلبها إلى دار السعادة .

وقد عين الباب العالى مراد رئيس فى المنصب الذى خلا بإعدام پيرى فسافر برا إلى البصرة ونظم سفن الأسطول المصرى بها ثم ترك لمحافظتها سفينتين حربيتين وخمسة أغربة وأقلع بالباقى وعدّتها ١٧ سفينة عائدا إلى مصر . ولما وصل معبر هرمز التقى بالأسطول البرتقالى فدار بين الفريقين رحى القتال من الصباح إلى المساء وأصيب الطرفان بخسائر فادحة رأى معها مراد رئيس أن يقفل راجعا الى البصرة حيث تلقى نبأ عزله وتعيين سيد على قبودان محله .

بادر القبودان الجديد فى خلال سنة ١٥٥٢ الى السفر الى البصرة وجهز السفن الراسية هناك ، ولما تم إعدادها أقلع بها وتقابل وهو فى طريقه الى مصر بأسطول البرتقاليين فحاربه بجوار مسقاط ، وعلى الرغم من تفوق سفن البرتقاليين عليه عددا — إذ كانت ثلاثة أمثال سفنه — فقد انتصر عليها انتصارا عظيما وواصل سيره نحو السويس . غير أن رياحا هوجاء هبّت فى وجه سفنه وألقتها على سواحل الهند فغرق بعضها وسلم باقيها الى محافظ قلعة كجرات ثم عاد برا مع خمسين ملاحا إلى الآستانة .

هذا وقد استمر الولاة العثمانيون فى مصر يشيدون الشوانى والأغربة والأساطيل فى بعض الثغور المصرية حتى صارت لها قوة بحرية خاصة بها ، لها طوائفها من رجال اللوندات ممن كان لهم ذكر فى أكثر الحروب البحرية لمشاركتهم أساطيل

الدولة العثمانيــة فى معظم المواقع البحرية ، هذا فضلا عن السفائن التى كانت للديار المصرية فى البحر الأحمر لتأمين طرق المواصــلات بين شواطئها وســواحل جزيرة العرب .

وقد أخذت القوة البحرية فى مصر فى الانحطاط ابتداء من النصف الأخير من القرن الثامن عشر لضعف حالة اللوندات من جهة ، ولاشتغال ولاة الدولة العثمانية فى الارتباكات والاضطرابات الداخليــة التى أوجدتها طوائف الجنود من جهــة أخرى . ذلك أن الجنود صاروا يحمون بعض التجار والمزارعين والملاحين ليقاسموهم الأرباح ويمنعوهم من أداء حقــوق الدولة التى كان يعتمد الولاة على إيرادها للقيام بما من شأنه تعزيز القوة البحرية . ثم ظهرت فى البــلاد قلاقل ومنازعات أدّت الى إهمال الولاة صناعة اللوندات فسقطت القوة البحرية التى كانت لهم بمصر وأخذ الباب العالى يرسل من طرفه السفائن تارة لنقل مال خراج القطر المصرى الى الآستانة ، وتارة لحراسة المراكب التجارية التى تنقل إليها البضائع والحاصلات والذخائر .

وقد استمر الحال على هذا المنوال حتى عهد السلطان عبــد الحميد الأول الذى استوى على عرش آل عثمان فى سنة ١٧٧٤ ، وفى أيامه تمرد اثنان من المماليك همــا مراد بك وابراهيم بك ، فأرســل السلطان القبودان حسن باشا الجــزائرى ببعض سفائن حربية ونقلية فى أوائل شهر يوليــه سنة ١٧٨٦ الى الاسكندرية و رشــيد وواصل سيره نهرا الى القاهرة فهرب العصاة الى الصعيد واستتب الأمن فى البلاد[١] .

وكانت توجد بالقطر المصرى إبان الحكم العثمانى ثلاث ترسانات : واحدة فى بولاق ، والثانية فى الاسكندرية ، والثالثة فى السويس . كما كان على رأس كل ميناء من موانىء الاسكندرية ورشــيد ودمياط والسويس قبودان يختــارونه من بين الأوجاقات[٢] ، وكان أهمهم منصبا قبودان الاسكندرية ويليــه قبودان ثغر رشيد ،

(١) اسماعيل سرهنك باشا : «حقائق الأخبار عن دول البحار» ج ٢ ص ٤٣ .

(٢) كلمة «أوجاق» تركية الأصل ومعناها «الموقد» وقد استعملت بمعنى فرقة من العسكر .

وكانا معينين بمقتضى إرادة صادرة من محافظ القاهرة على خلاف قبودان السويس الذى كان يعينه الباب العالى رأسا ويعزله متى شاء . ولعل سبب هذه التفرقة أن البحر الابيض المتوسط ، الواقع على شواطئه ميناء الاسكندرية ورشيد ، كان يشرف على حوضه "قبودان باشى" الآستانة وأسطوله ، أما البحر الأحمر وهو بمنعزل عنه فكان تحت إشراف "القبودان" المولى من الباب العالى مباشرة . وكانت ترسانة السويس من وقت لآخر وعلى وفق المناسبات تفتح أبوابها على مصراعيها فتقطع قوافل الإبل الصحراء من القاهرة الى السويس حاملة الى دار صناعتها الأخشاب والمهمات اللازمة لبناء السفن كلما دعت الضرورة لذلك .

وقد عُنى السلطان سليم وخلفاؤه من بعده بتجديد حصون عجرود والسويس والطور ، وحفروا الآبار فى تلك الجهات استعدادا للطوارئ ، غير أنه فيما عدا تلك المناسبات النادرة خيّم السكون على تلك الترسانة ، ولم يتم على أيدى عمالها سوى عدد محدود وضئيل من المراكب التجارية .

وقد كان حرس البحرية تابعا لمصلحة الضرائب التى كانت تفرض ضريبة على كل مركب يمر أمام أى نقطة حراسة أو أمام أرصفة النيل سواء أكان فى الصعيد أم فى أحد فرعى النهر فى الدلتا ، وعلى ذلك لم يكن لهذا الحرس مهمة حربية ، بل كانت أداة لتحصيل الأتاوات والمكوس فحسب .

وكانت مصر ملزمة كلما اشتركت تركيا فى حرب أن ترسل اليها نجدات برية أو بحرية حسب الأحوال ، وعملا بهذا الالتزام قامت قوة برية من مصر وزحفت على بلاد الفرس وضربت الحصار على بغداد فى سنة ١٠٤٨ ، وكذلك أقلعت فى سنة ١٦٤٧ وحوالى سنة ١٦٦٣ ثلاث تجريدات بحرية الى جزيرة كريت التى وقعت فى قبضة الأتراك بعد حرب عوان فى السابع عشر من سبتمبر سنة ١٦٦٩ ، كما أرسلت نجدات برية فى حرب الباب العالى ضدّ بولنده سنة ١٦٧٢ ، وفى حصار فيينا سنة ١٦٨٣ ، وفى حروب الدولة العثمانية ضدّ الروس فى القرم فى سنة ١٧٣٦ .

حملة الأسطول المصرى الى جزيرة كريت (سنة ١٦٤٧) :

لما استوى السلطان ابراهيم الأول على عرش آل عثمان فى سنة ١٦٤٠ ولى نظره شطر جزيرة كريت فأراد فتحها ، إلا أن روح الفساد الذى دبّ فى عهده فى إدارة البلاد الداخلية حال دون غزو الجزيرة على الرغم من تجهيز الأسطول فى خلال سنة ١٦٤٥ .

وقد ولّى بعد عزله ومصرعه السلطان محمد الرابع فى سنة ١٦٤٨ فعين محمد كبريلى صدرا أعظم ، وسرعان ماانتعشت الدولة وانمحت آثار الفوضى فاستعادت تركيا جزيرتى ليمنوس (Lemnos) وتنيدوس (Ténédos) وضيّق الأسطول العثمانى الحصار على جزيرة كريت .

غير أن وفاة محمد كبريلى فى سنة ١٦٦١ حالت دون غزوه جزيرة كريت ، ولكن ابنه أحمد كبريلى قبض على زمام الأمور من بعده ، ووجه عنايته الى محاربة البنادقة فاشترك بنفسه فى حصار الجزيرة حتى سقطت فى يد الأتراك يوم ١٧ سبتمبر سنة ١٦٦٩ .

وكان الولاة العثمانيون المعينون على الديار المصرية يدأبون على إرسال القوات البحرية والبرية من القطر المصرى الى جزيرة كريت لمساعدة القوات العثمانية على غزو الجزيرة ، من ذلك التجريدة التى غادرت مصر فى شهر ابريل سنة ١٦٤٧ فى عهد والى مصر العثمانى محمد باشا حيدر أغا زاده ، والحملتان اللتان سافرتا فى عهد والى مصر عمر باشا السلحدار المعين فى سنة ١٦٦٣ ، وقد وقعت إحدى هاتين الحملتين الأخيرتين فى يد البنادقة الذين وقفوا لها بالمرصاد فى البحر واعتقلوا جميع رجالها .

هذا ويروى المسيو مونكونيس (Monconys) أحد الرحالة الأجانب الذين زاروا مصر فى سنة ١٦٤٧ فى المؤلف الذى وضعه فى سنة ١٦٦٥ عن يومياته خلال تلك الرحلة وسماه "Journal des Voyages" أنه شاهد فى ثغر الاسكندرية فى خلال

شهر يناير سنة ١٦٤٧ الزينات البديعة والحفلات الفاخرة التى أقيمت فى مصر بمناسبة الاستيلاء على مدينة ريتيمو فى جزيرة كريت .

ولعل توالى هذه التجريدات كان من أهم أسباب الأزمة التى وقعت فى مصر فى خلال سنة ١٦٦٨ والتى أعقبها صعود هائل فى أسعار الحاجات والضرورات .

الملاحة التجارية :

عندما سيطر العثمانيون على مصر أدركوا أهمية مركزها كطريق تجارى وحاولوا العمل على إنعاش تجارتها بعدما أصابها من هبوط لتحوّل طريق التجارة العالمية الى رأس الرجاء الصالح ، فما أن انتهى السلطان سليم من فتح مصر حتى رحّب بممثلى البندقية وعقد معهم معاهدة فى فبراير سنة ١٥١٧ منحتهم الامتيازات التى تمتعوا بها فى عهد سلاطين المماليك ، ومن الأحكام الواردة فيها معاملة البنادقة بالعدل والاحترام وضمان عدم تعرض أشخاصهم ومتاجرهم للنهب والاعتداء والاعتراف لقنصل البنادقة بحق القضاء فى شؤون رعاياه طبقا لقوانين البندقية مع ضمان شروط خاصة بتسهيل رسو سفنهم فى الموانئ المصرية .

وتعهد البنادقة من ناحيتهم بتأمين رعايا السلطان فى موانىء البندقية ومدنها، وقد وردت بنود خاصة بمصر فى بعض معاهدات الامتيازات المبرمة بين الدولة العثمانية ودول أوروبا وذلك تمشيا مع سياسة العثمانيين لترويج التجارة بين بلادهم وبين أوروبا .

وفى أثناء الحكم العثمانى فى مصر تجلّت محاولات عدّة لإعادة طريق التجارة القديم إلى أهميته السابقة ، ففكر السلطان سليمان القانونى فى حفر قناة تصل البحر الأحمر بالبحر الأبيض المتوسط فى سنة ١٥٢٩ . وحاول سنان باشا فاتح اليمن شق هذه القناة فى سنة ١٥٦٩ . وكذلك حاول السلطان مراد الثالث إيصال هذين البحرين فى سنة ١٥٨٦ . وفى أثناء القرنين السابع عشر والثامن عشر اتجهت فرنسا

وانجلترا والنمسا الى إحياء خليج أمير المؤمنين القديم ، وبذلت مساع لدى السلطان العثمانى فى القسطنطينية ولدى أمراء المماليك فى القاهرة، خصوصا فى الفترات التى أصبحت فيها لمصر شخصية بارزة كما حدث فى عهدى على بك الكبير ومحمد بك أبى الذهب ، غير أن هذه المساعى ذهبت سدى لسببين : الأول أن السلطان عندما وجد الدول الأوروبية شديدة الحرص على تنفيذ مشروعاتها فى مصر أدرك الخطر الذى يتعرض له من جراء تغلغل النفوذ الأوروبى فى أملاكه ، والثانى أن الاتفاق مع أمراء المماليك فى القاهرة لم تكن له قيمة عملية بسبب حالة الفوضى والنزاع الداخلى على الحكم . وهكذا لم ينشط طريق مصر التجارى إلا عندما أحيا محمد على باشا الكبير الطريق البرى بين السويس والقاهرة ولم ترجع اليه أهميته السابقة إلا عند ما حفرت قناة السويس فى عهدى سعيد باشا والخديو اسماعيل .

وعلى الرغم من كل هذه الظروف فانه لم يُقْضَ نهائيا على الملاحة التجارية المصرية، فظلت البلاد مركزا للتجارة بين الشرق وأوروبا ولكن الى حد، فكانت لها تجارة مهمة مع بلاد العرب وحملت السفن من جدّة الى السويس البن ومتاجر الهند مثل الفلفل والكافور واللآلئ والأقمشة الحريرية . وكذلك وجدت قوافل مهمة بين مصر والسودان ، فسارت من السودان الى مصر عن طريق دارفور فالواحة الخارجة فأسيوط ، أو عن الطريق الموازى للنيل من سنار إلى أسوان . وكانت أهم واردات مصر من السودان التبر والعاج وريش النعام والآبنوس والمسك والصمغ والعبيد . واستوردت مصر من شمال افريقية بطريق القوافل أيضا بعض الحبوب والبلح والمصنوعات الجلدية ، ومن البلقان والأناضول والشام استوردت مصر على ظهر مراكبها أنواعا من الخشب والزيوت والصابون والفواكه .

وكذلك وجدت لمصر تجارة خارجية مع الدول الأوروبية مثل فرنسا والجمهوريات الإيطالية ، وعنيت هذه الدول بوضع تفصيلات العمليات التجارية وبتحديد أصناف صادراتها وباختيار أشخاص القناصل والتجار، وذلك لرفع مستوى

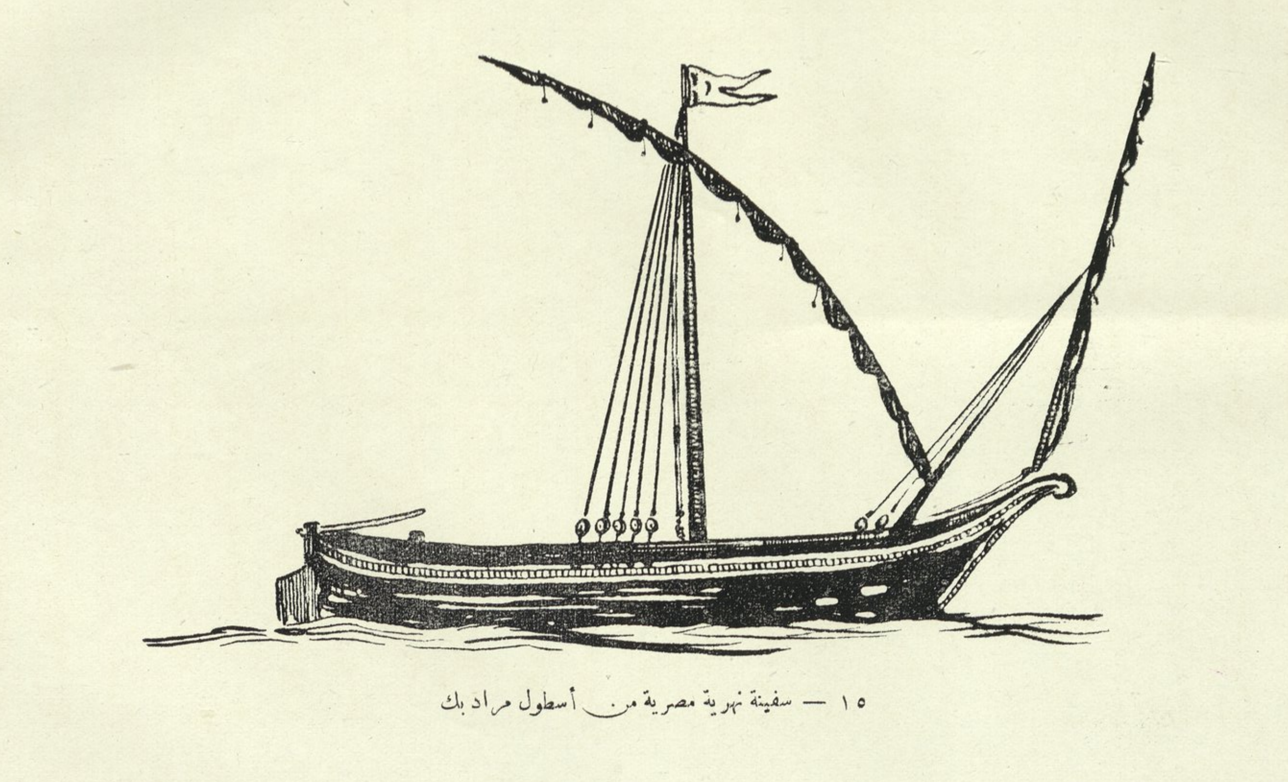
التجارة الخارجية ، واستوردت مصر من فرنسا الأجواخ والمنسوجات الدقيقة والمصنوعات المعدنية والمصنوعات البللورية والزجاج ، ومن ألمانيا الخزف والمصنوعات المعدنية والزجاجية والورق .

أما تجارة التصدير المصرية فكانت تنحصر فى الأرز والبن والقمح وتوابل الهند والصمغ والبقول الجافة والقطن والسكر والأقمشة القطنية والجلود والأعشاب الطبية التى كانت ترسل إلى أوروبا ، وكذلك صدّرت مصر بعض منتجاتها الزراعية وبعض وارداتها من أوروبا إلى السودان وجدّة والهند .

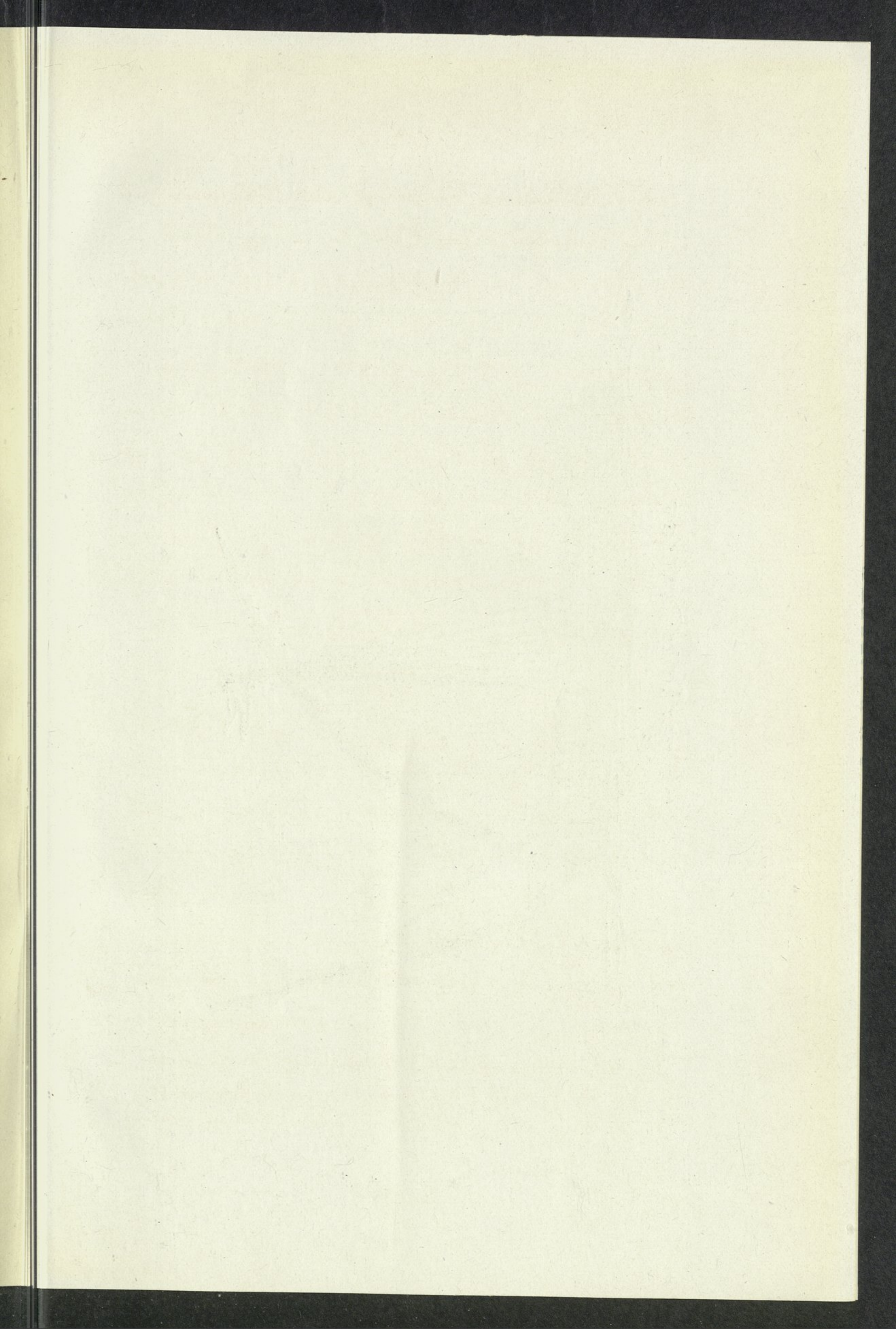
وكان الميزان التجارى مع أوروبا والقسطنطينية فى مصلحة مصر ، فكانت تستورد مصر كميات من العملة من فرنسا وإيطاليا والقسطنطينية فضلا عن المتاجر المتبادلة . أما تجارة مصر مع السودان فكانت متعادلة ، ولما كانت التجارة مع جدّة والهند فى غير مصلحة مصر فأرسلت إلى هذه الجهات مقادير من العملة إلى جانب أصناف البضائع .

غير أن معاهدات الامتيازات لم تنفذ دائما بحذافيرها بسبب اضطراب الأحوال فى مصر فتعرّض التجار للإهانات والاعتداءات ، وهوجمت أحياؤهم وفرضت على التجار المغارم المتنوعة فى صور هدايا أو ضرائب يأخذها منهم أصحاب السلطة من الباشوات أو البكوات أو رجال الحامية أو رجال الجمارك أنفسهم ، حتى سميت مصر بلد المغارم ، فضجّ التجار الفرنسيون بالشكوى إلى حكومتهم ، ووصفت تقارير قناصلهم ما كانوا يلاقونه من العسف والإرهاق ، وطلبوا إلى ملك فرنسا إرسال قوات حربية لتأديب المعتدين وتأمين مصالحهم .

ونظرا لارتباط الجمارك بالتجارة فقد وجدت بمصر العثمانية عدّة جمارك ، أهمها جمرك الاسكندرية وكان يتبعها جمارك رشيد ، وأبى قير ، ودمياط ، والبرلس التى اختصت بالبضائع الواردة والصادرة عن طريق البحر الأبيض المتوسط ، ثم جمرك بولاق وكان يتبعه جمرك مصر القديمة وقد اختصا بالبضائع الواردة من الدلتا



١٥ — سفينة نهرية مصرية من أسطول مراد بك



أو من الصعيد. وكانت إيرادات كل من هذه الجمارك مخصصة لجهات معينة مثل رسوم الباشا ورسوم بعض رجال الحامية ومصاريف مكة وأموال السلطان.
أما جمرك البهار بالقرب من القاهرة وعلى طريق السويس فكان التزاما للباشا وتدفع فيه العوائد عن متاجر مكة والمدينة.

وقد طبّق نظام الالتزام على الجمارك كما طبق على الأراضى الزراعية، فكانت تباع رسوم الجمارك إلى الملتزمين الذين يشرفون على تحصيلها ويوردونها إلى خزانة الروزنامة بعد استنزال جزء من قيمتها فى نظير ذلك، وكان يدير الجمرك من قبل الملتزم «الجمركى أو أمين الجمرك» وكان يهودى فى العادة ويسمى «بالمعلم» ويعاونه طائفة من الكتبة، ولم تكن رسوم الجمارك على حالة واحدة طوال الحكم العثمانى فقد تغيرت فى عهود الفوضى وعلى حسب درجة جشع الحكام.

وقد فترت حركة التجارة فى النصف الثانى من القرن الثامن عشر بسبب الحروب الأهلية التى اندلعت نارها فى مصر[1].

إنتهاء حكم العثمانيين:

فى سنة ١٧٩٠ انتشر فى البلاد وباء شديد اكتسح أسرة إسماعيل بك الذى كان قد عهد إليه العثمانيون شياخة البلد، فعاد على الأثر إبراهيم بك ومراد بك من الصعيد حيث كانا قد فرّا غداة الحملة التى شنّها عليهما الأتراك فى يونيه سنة ١٧٨٦ وقبضا على أزمة الأمور.

هذا وقد تمكن مراد بك من جمع مراكب نهرية كوّن من مجموعها أسطولا أرساه أمام قصره بالجيزة[2] وزوّده بثلثمائة بحار يونانى على رأسهم نقولا باباس أوغلى (Nicolas Papas Oglou).

(١) حسن عثمان: "تاريخ مصر فى العهد العثمانى" فى كتاب «المجمل فى التاريخ المصرى» ص ٢٦٧.
(٢) مرسى سفن أسطول مراد بك مازال موجودا على شاطئ النيل الغربى فى النقطة المقابلة لمقياس لروضة، أما القصر فقد زالت معالمه.

غير أن إبراهيم بك ومراد بك أخذا يديران دفّة البلاد بحزم تجاوز حدود الاتزان ، فاشتطا فى ابتزاز أموال الناس وخصوصا التجار حتى الفرنج منهم ، فشكا هؤلاء إلى دولهم مما لفت نظر أوروبا إلى مصر وجعله الفرنسيون ذريعة لإغارتهم على القطر المصرى فى أول يوليـه سنة ١٧٩٨ بقيادة الجنرال بونابرت الذى دخل القـاهرة فى السابع منـه واحتلّت الجيوش الفرنسية البلاد [١] حوالى ثلاث سنوات حتى جلت عنها فى ١٨ سبتمبر سنة ١٨٠١ وسطع على وادى النيل نجم محمد على باشا الكبير .

---

(١) لما وقعت الاسكندرية فى قبضة بونابرت كانت فيها ثلاث سفن حربية تحت قيادة إدريس بك قائد السفينة « عقاب بحرى » فطلب بونابرت منه أن يرفع عليها العلم الفرنسى بدلا من العلم العثمانى فأبى ، وأقلع بمراكبه إلى الآستانة .

المراجع الخاصة بالفصل السابع

بـاللغــــة العربية :

ابن إياس ... ... : بدائع الزهور فى وقائع الدهور .

اسماعيل سرهنك باشا : حقائق الأخبار عن دول البحار .

حسن عثمان ... : المجمل فى تاريخ مصر وفيه «تاريخ مصر فى العهد العثمانى» .

زينى دحلان ... : الجداول المرضية .

عمر الإسكندرى وسليم حسن : تاريخ مصر من الفتح العثمانى .

بـاللغــــة الفرنسية :

Combe (Etienne) : Précis de l'Histoire d'Egypte, t. III : L'Egypte Ottomane.

Déhérain (Henri) : Histoire de la Nation Egyptienne, t. V : L'Egypte Turque.

La Gravière (Jurien de) : Doria et Barberousse.

الفصل الثامن

عصر محمد على باشا الكبير

(١٣ مايو سنة ١٨٠٥ — ٢ أغسطس سنة ١٨٤٩)

نواة الأسطول المصرى :

ما أن تقلّد محمد على باشا ولاية الحكم فى مصر فى الثالث عشر من شهر مايو سنة ١٨٠٥ بإرادة زعماء الشعب ونزولا على رأيهم حتى أخذ يتوفّر على العمل المتواصل فى سبيل إبلاغ البلاد فى الداخل وفى الخارج مكانة جديرة بماضيها التليد .

بدأت عناية محمد على بإحياء البحرية المصرية منذ شرع فى أوائل سنة ١٨١٠ فى خوض غُمار الحرب الوهابية فى جزيرة العرب تنفيذا للفرمان الشاهانى الصادر اليه فى أواخر شهر نوفمبر سنة ١٨٠٩ « بسرعة تجهيز العساكر والمهمات اللازمة لنجدة والى جدة وتسكين فتنة الوهابى الخارجى »(١) ، فقد رأى ان إنفاذ الجنود إلى الحجاز يقتضى إعداد السفن لنقلهم عن طريق البحر الأحمر ، فبادر بإنشاء دار صناعة السفن ببولاق وأمر بتجهيز ألواح الخشب فيها ثم بنقلها على ظهور الابل إلى السويس لتركب السفن هناك وتنزل إلى البحر مباشرة ، فكانت هذه السفن هى النواة الأولى للأسطول المصرى فى عصر محمد على الكبير .

ولقد كان لهذه العمارة فضل كبير فى نجاح الحملة الوهابية ، لأنها كانت همزة الوصل بين مصر وجنود الحملة فى الحجاز وهى التى مكّنت مصر من السيطرة على البحر الأحمر وثغوره .

وقد جلب محمد على باشا إلى ساحل بولاق الأخشاب اللازمة لصنع السفن من ثغور الأناضول ومن أنحاء القطر المصرى المختلفة ، كما استورد المهمات والأمراس واستحضر العمال وهيأ المواد اللازمة لتركيب السفن ، ونقل كل ذلك إلى السويس

---

(١) أمين سامى باشا : " تقويم النيل وعصر محمد على باشا " ج ٢ ص ٢١٩ .

على ظهور عشرة آلاف من الإبل حتى تيسر له إنشاء ثمانى عشرة سفينة كبيرة كاملة العدّة وأنزلها إلى البحر فى خلال عشرة أشهر .

وقد ورد فى كتاب " عجائب الآثار فى التراجم والأخبار " للشيخ عبد الرحمن الجبرتى فى هذه الصدد :

" استهلّ شهر ذى الحجة بيوم الأحد سنة ١٢٢٤ (٧ يناير سنة ١٨١٠) وفيه شرع الباشا فى إنشاء مراكب لبحر القُلزُم (البحر الأحمر) فطلب الأخشاب الصالحة لذلك ، وأرسل المعينين لقطع أشجار التوت والنبق من القطر المصرى القبلى والبحرى ، وغيرها من الأخشاب المجلوبة من الروم (الأناضول) وجعل بساحل بولاق ترسخانة وورشات ، وجمعوا الصناع والنجارين والنشارين فيهيئونها وتحمل أخشاباً على الجمال ويركّبها الصناع بالسويس سفينة ثم يقلفطونها ويبيّضونها ويلقونها فى البحر ، فعملوا أربع سفائن كبارا إحداها تسمى الإبريق وخلاف ذلك دواب لحمل السفار والبضائع[1] " .

وفى يوم ٣٠ يناير سنة ١٨١٠ أرسل محمد على باشا كتابا إلى الصدر الأعظم " يلتمس فيه التصريح له بإنشاء المراكب لنجاز سفرية الحجاز وإرسال مهمات حربية وجملة مواد أخرى من هذا القبيل[2] " .

ثم ذكر الجبرتى فى تاريخه لمصر سنة ١٢٢٧ هـ " أنه فى شهر ذى الحجة من تلك السنة (الموافق لشهر ديسمبر سنه ١٨١٢) عمل الباشا ترساخانة عظيمة بساحل بولاق واتخذ عدة مراكب بالاسكندرية بخصوص جلب الأخشاب المتنوعة وكذلك الحطب الرومى من أماكنها على ذمته ويبيعه على الحطّابين بما حدّده عليهم من الثمن ويحمل فى المراكب المختصة به بأجرة محددة أيضا ويأتى إلى ديوان الكمرك ببولاق فيأخذ كُمركه (أى مكسبه) وهو راجع اليه أيضا ، إلى أن استقرّ سعر

(١) عبد الرحمن الجبرتى : " عجائب الآثار فى التراجم والأخبار " ج ٤ ص ١٠٢ .

(٢) أمين سامى باشا : " تقويم النيل وعصر محمد على باشا " ج ٢ ص ٢٢٠ .

القنطار الواحد من الحطب بثلثمائة وخمسة عشر نصف فضة وأجرة حمله من بولاق إلى مصر ثلاثة عشر نصف فضة وأجرة تكسيره مثل ذلك ، فيكون مجموع ذلك ثلثمائة وأربعين نصف فضة القنطار . وقد اشتريناه قبل استيلاء هذه الدولة بثلاثين نصفا ، وأجرة حمله فى المركب عشرة أنصاف ، وأجرته من بولاق إلى مصر ثلاثة أنصاف وتكسيره كذلك ، فيكون مجموع ذلك ستة وأربعين نصفا ، وكذلك فعل فى أنواع الأخشاب الكرسنة والحديد والرصاص والقصدير وجميع المجلوبات ، واستمر ينشئ فى المراكب الكبار والصغار التى تسرح فى النيل من قبلى إلى بحرى ومن بحرى إلى قبلى ، ولا يبطل الإنشاء والأعمال والعمل على الدوام ، وكل ذلك على ذمته ومرمتها وعمارتها ولوازمها وملاحوها بأجرتهم على طرفه لا بالضمان كما كان فى السابق ، ولهم قومة ومباشرون مقيّدون بذلك الليل والنهار[1] » .

وترسانة بولاق كان لها فضل كبير على البحرية المصرية ، ففيها أنشئت السفن التى استخدمتها مصر فى الحملة الوهابية ، كما أنشئت بها أيضا السفن التجارية التى استخدمتها الحكومة لنقل المتاجر والمهمات على النيل وعلى شواطئ البحر الأبيض .

ومنذ بنى محمد على باشا العمارة المصرية الأولى فى البحر الأحمر وتبين له مزايا الأساطيل البحرية اعتزم إنشاء أسطول أقوى يمخر عُباب البحر الأبيض المتوسط وأخذ يتحيّن الفرص لتنفيذ هذا المشروع الكبير .

وقد رأى أنه وإن كانت مصر مستعدّة لبناء السفن عامة إلا أنها لم تكن على تمام الأهبة لصنع السفن الحربية خاصة ، وكان يرى بثاقب نظره أن قوّة مصر الحربية لا تكون كافية للدفاع عن استقلال مصر وبسط نفوذها فى الخارج إلا إذا شدّ أزرها أسطول حربى قوى على ظهر البحار .

فبدأ الوالى بشراء بعض القطع الحربية من الخارج أو وصَّى على إنشائها فى الثغور الأوروبية كمرسيليا وليفورن وتريسته وقد سلّحها بالمدافع وعهد بقيادتها

(١) عبد الرحمن الجبرتى : « عجائب الآثار فى التراجم والأخبار » ج ٤ ص ١٥٢ .

إلى ربابنة السفن التجارية وجعل ملاحيها ونواتيها من المتطوعين، وناط ببعض الضباط الفرنسيين والايطاليين أمر تعليم البحارة وتدريبهم .

وكان بالاسكندرية ترسانة قديمة تبنى فيها بعض السفن على الطراز القديم، فعهد برياسة الهندسة فيها الى رجل يدعى شاكر افندى الاسكندرانى يعاونه فى ذلك مهندس بارع من أهالى الاسكندرية اسمه " الحاج عمر " وهو من مشاهير المعلمين فى فن بناء السفن، فجعله محمد على باشا رئيسا للإنشاء وعمارة السفن، ونصب مشرفا على بناء السفن موظفا يدعى الحاج أحمد أغا .

وفى سنة ١٨٢١ حضر الى مصر قبطان فرنسى يسمى المسيو بيسون (Besson) كان من ضباط البحرية الحربية الفرنسية، فعرض على الحكومة المصرية خدماته فجعله محمد على باشا ملاحظا للسفن التى أمر بصنعها فى ترسانات أوروبا، وقد نال بيسون ثقة محمد على، وأخذ يرتقى ويتدرج فى المناصب المختلفة الى أن أنعم عليه الوالى برتبة البكوية، فصار يعرف بالفيس أميرال بيسون بك .

فتكونت العمارة المصرية الأولى فى البحر الأبيض المتوسط، وأنشأ محمد على إدارة خاصة للأساطيل المصرية، جعل أول رئيس لها اسماعيل جبل طارق[1] .

أمير البحار الأول اسماعيل جبل طارق[2] :

اسماعيل جبل طارق، هو ذلك القائد البحرى الذى تلقبه المصادر التاريخية الأجنبية تارة باسم " اسماعيل جبل طارق " (Ismaïl Djebaltar)[3] وتارة باسم

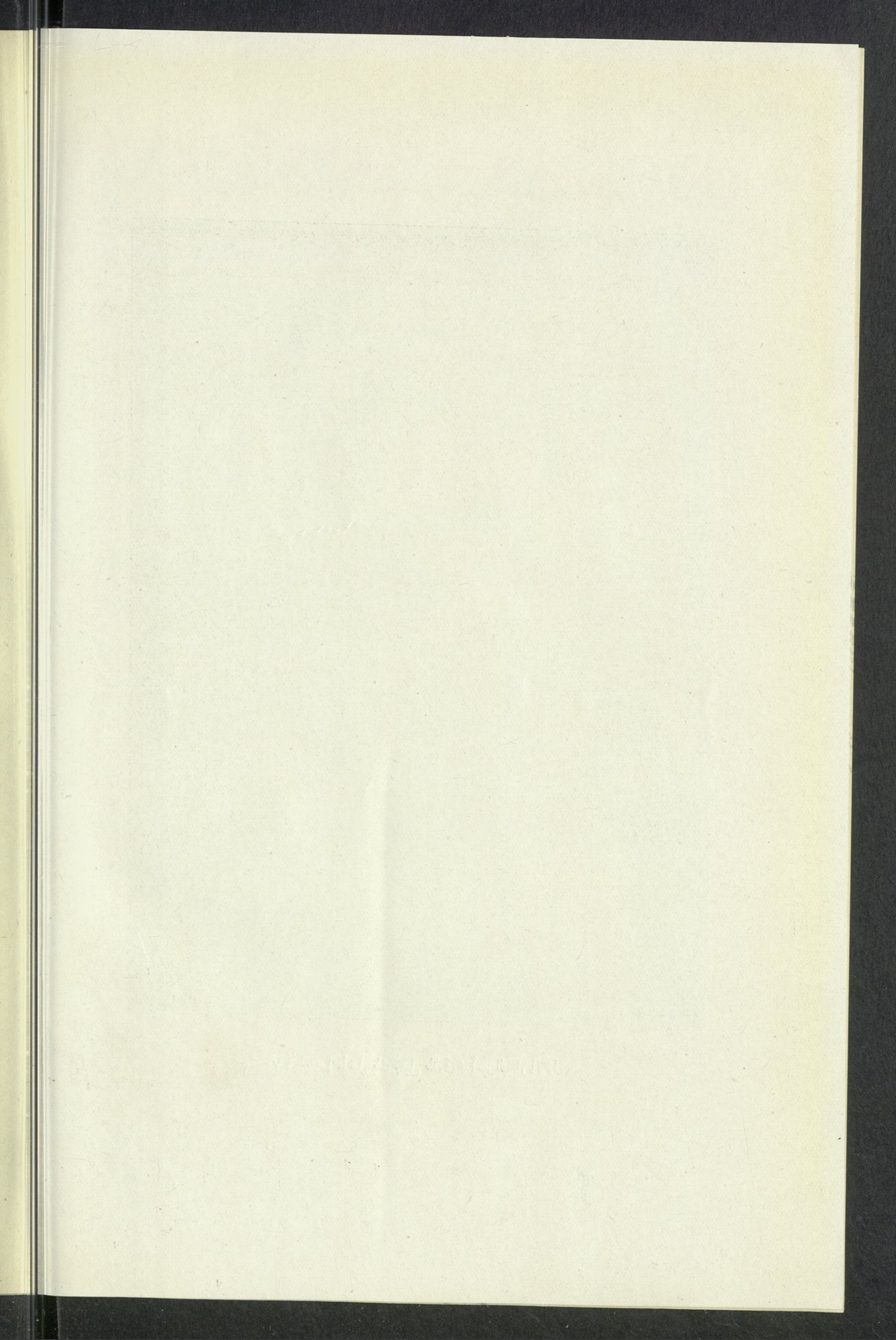
(١) الأمير عمر طوسون : " صفحة من تاريخ مصر فى عهد محمد على " ص ١٦٢، وعبد الرحمن الرافعى بك : " تاريخ الحركة القومية — عصر محمد على " ص ٤٠٠، واسماعيل سرهنك باشا : " حقائق الأخبار عن دول البحار " ج ٢ ص ٢٢٦، والأميرال دوران فييل : " حملات محمد على وابراهيم البحرية " ج ١ ص ٩٦ .

(٢) مؤلفنا : " أمراء البحار فى الأسطول المصرى " ص ١٤ — ٢٠ .

(٣) الأميرال دوران فييل : " حملات محمد على وابراهيم البحرية " ج ١ ص ١٠٠ وما بعدها، والجنرال فيجان : " تاريخ محمد على وأولاده الحربى " ج ١ ص ١٩٠ .



١٧ — إسماعيل بك جبل طارق، أمير البحار الأول



" اسماعيل الجبـل الأخضر " (Ismayl-Gebalakdar)[1]، وهو أول قائد بحرى ورد اسمه فى تاريخ البحرية المصرية عند ما صحّ عزم محمـد على باشا على تكوين أسطول قوى يساعده على بسط سيادته فى البحر الأحمر حتى موانئ جزيرة العرب .

ذلك أن الوالى كان قـد وصّى محمد أغا على إنجاز صنع الفرقاطة " أفريقا " فى ميناء الاسكندرية ، وما أن تم إعدادها فى شهر فبراير سنة ١٨١٠ حتى استدعى محمـد على باشا القبودان اسماعيل جبل طارق وقلده قيادتها من الثغر الإسكندرى حتى السويس فى رحلة شاقة وطويلة حول القارة الافريقية بعد استكمالها وتركيب الآلات الحربية فى لنـدن ، غير أنه لم يكتب لتلك الفرقاطة أن تمخر عُباب البحر إذ تدخلت السـياسة البريطانية فى الأمر بناء على احتجاج شركة الهند الشرقية ، وحالت دون إبحـار الفـرقاطة " أفريقا " الى السـويس ، بل أعادتـها الى الاسكندرية حيث وصلت فى شهر يناير سنة ١٨١٢ مزودة بثلاثين مدفعا جعلت منها نواة أسطول مصر الذى انتوى محمد على باشا إنشاءه وتمّ على يديه تحقيقه[2] .

---

(١) أدوار جوان : " مصر فى القرن التاسع عشر " ص ٣٨٠ .

(٢) لم تر شركة الهنـد الشرقية بعـين الرضاء إبحار الفرقاطة المصرية الى البحر الأحمر لأنها خشيت أن يتكون لمصر فى هذا البحر أسطول يمتد نشاطه الى المحيط الهندى فينافسها فى منطقة نفوذها ، فسرعان ما حملت الحكومة البريطانيـة على التـدخل فى الأمر حتى عادت الفرقاطة " أفريقا " الى الاسكندرية دون السويس (راجع تفصيل هذا الإجمال فى كتاب الأميرال دوران فييل : " حملات محمد على وابراهيم البحرية " ج ١ ص ١٠٠ — ١٠٢) .

هذا وقد تأسست شركة الهند الشرقية فى سنة ١٦٠١ فى عهد الملكة إيزابيث ملكة انجلترا التى أرسلت الى تلك البلاد حملة أولى قوامها أربع سـفن نازلت البرتقاليين فى سـنة ١٦١٢ وانتصرت عليهم وأنشأ رجالها على سواحل الهند أول مؤسسة تجارية بريطانية . ولما اتسع نطاق تلك البقاع وازداد نشاط الشركة حتى شمل بلاد الهند قاطبة ضم ذلك القطر الى التاج البريطانى فى أول نوفبر سـنة ١٨٥٠ فى عهد الملكة فيكتوريا وصار أمبراطورية فى سنة ١٨٧٥ الى أن أعلن استقلال البلاد ابتداء من ١٥ أغسطس سنة ١٩٤٧ فكونت دولتين مستقلتين باسم الباكستان والهندوستان .

والى جانب الأسطول الحربى أراد محمد على باشا أن يكون لمصر نصيب وافر من التجارة الدولية ، فما ان عاد اسماعيل جبل طارق من لندن حتى أوفده فى السنة التالية الى جزيرة مالطة ، حيث أنشأ وكالة لتصريف الصادرات المصرية وعين ابنه مديرا لها بعد مضى سنتين ، و إزاء نجاح هذه الوكالة تعددت مثيلاتها فى تريستة ومارسيليا وجنوه ، وكذلك فى ليفورن حيث أقام اسماعيل جبل طارق مشرفا منها على مختلف الوكالات المصرية فى الخارج .

وفى سنة ١٨١٦ سافر اسماعيل جبل طارق فى رحلة طويلة زار خلالها لندن و باريس وهامبورج واستكهولم عاصمة السويد ، واجتاز بلاد روسيا ، وعاد الى مصر عن طريق البحر الأسود والآستانة ، بعد أن وقف بنفسه على حالة الأسواق الأجنبية ، وعلى مبلغ حاجاتها من الحاصلات والمنتجات المصرية .

غير أنه فى شهر مارس سنة ١٨٢١ شبّت الثورة الأهلية فى بعض المقاطعات اليونانية ، وكانت داخلة وقتئذ تحت حكم سلاطين آل عثمان يحكمها الولاة الترك الذين كانت تنصّبهم حكومة الآستانة ، وسرعان ما اندلع لهيب الثورة الى بلاد المورة [١] ، حيث بادر اليونانيون الى رفع علم الجهاد فى البحر والبر ، ففى البحر أخذت سفنهم المسلحة تقطع الطريق على المراكب التركية فى بحر الأرخبيل وتأسرها أو تدمرها وتفتك بركابها قتلا وأسرا ونهبا ، وفى البر استولى الثوار على أهم مدن المورة واحتلوا تريبوليتزا (Tripolitza) عاصمتها ، ونكلوا بالأتراك المقيمين فيها تنكيلا فظيعا .

ولما استفحل أمر السفن اليونانية فى البحر ، أرسل السلطان محمود الثانى فى سنة ١٨٢١ الى محمد على باشا يعهد اليه تجريد أسطوله لتطهير البحر من قرصنة

(١) سميت هذه المقاطعة بالمورة (La Morée) نظرا لكثرة أشجار التوت (Les Mûriers) فيها وجودة نوعها .

تلك السفن ، فأسرع الوالى الى تلبية نداء السلطان وأعدّ فى أربعة عشر يوما ست عشرة سفينة[(١)] كاملة السلاح والعتاد ، بها ٣٠٠٠ من الرجال منهم ثمانمائة مقاتل من حامية الاسكندرية على رأسهم طبو (زاده) أوغلى قبوجى باشى محمد أغا[(٢)] . وقد أقلعت هذه العمارة من ثغر الاسكندرية فى يوم ١١ يوليه سنة ١٨٢١ بقيادة أمير البحار الأوّل اسماعيل بك جبل طارق يعاونه قرصان قديم يدعى جوستنيانى .

وقد أشار عبد الرحمن الجبرتى إلى هذه الوقائع فيما دوّنه عن حوادث ذى القعدة سنة ١٢٣٦ ، إذ قال :

" وفى منتصفه سافر الباشا إلى الاسكندرية لداعى حركة الأروام وعصيانهم وخروجهم عن الذمة ووقوفهم بمراكب كثيرة العدد بالبحر ، وقطعهم الطريق على المسافرين واستئصالهم بالذبح والقتل ، حتى أنهم أخذوا المراكب الخارجة من استانبول وفيها قاضى العسكر المتولى قضاء مصر ومن بها أيضا من السفار والحجاج ، فقتلوهم ذبحا عن آخرهم ومعهم القاضى وحريمه وبناته وجواريه وغير ذلك ، وشاع ذلك بالنواحى وانقطعت السبل فنزل الباشا إلى الاسكندرية وشرع فى تشهيل المراكب مساعدة للدونانمة السلطانية[(٣)] " .

واتجه الأسطول المصرى — بقيادة اسماعيل جبل طارق — نحو جزيرة رودس ثم واصل سيره حتى التقى فى يوم ١٦ يوليه بالقرب من إيفيسوس (Ephèse) بالأسطول التركى المكوّن من عشرين قطعة ونيفا[(٤)] خرجت من مضايق الدردنيل تحت إمرة

---

(١) تألفت الست عشرة سفينة من فرقاطة واحدة وخمسة قراويت وثمانية أباريق .

(٢) هو والد حسين بك طبو زاده وجدّ محمود حمدى باشا أبو حسين رشدى باشا من رؤساء مجلس الوزراء السابقين .

(٣) عبدالرحمن الجبرتى : " عجائب الآثار فى التراجم والأخبار " ج ٤ ص ٣١٩ .

(٤) تألف الأسطول العثمانى من أربعة غلايين وخمس فرقاطات واثنى عشر إبريقا وغيرها من الوحدات الصغيرة .

القبودان باشا قره على (الذى كان قد حل محل رياله بك المعزول) . وفى يوم ٦ أغسطس خرج الأسطولان معا وطاردا السفن اليونانية فى بحر إيجيه إلى أن ألقت الوحدات العثمانية والمصرية مرساها فى أوائل شهر أكتوبر على مقربة من زانت (Zante) ثم عند مدخل خليج بريفيزا (Prévéza) حيث أغرقت ستة وثلاثين مركبا يونانيا فى حين وقعت ثلاثون أخرى فى الأسر واقتيدت مع بحارتها المشنوقين فى أعلى سارياتها إلى الدردنيل . وقد قضى الأسطول المصرى أشهر الشتاء فى مياه الدردنيل بعيدا عن مصر استعدادا للحملة البحرية القادمة التى استهدفت فيها لهجوم السفن اليونانية العنيف مما اضطرت معه السفن المصرية إلى العودة إلى الاسكندرية حيث وصلت فى أوائل مارس سنة ١٨٢٢ ، وقد هبط عدد وحداتها الى إحدى عشرة سفينة ، منها أربع كانت فى حاجة ماسة إلى مرمات كبيرة فى حين وقعت خمس سفن من الست عشرة التى تألفت منها العمارة المصرية بعضها أسيرة فى أيدى القرصان اليونانيين وبعضها غرقى فى جوف البحر من جراء غوائل الطبيعة أو على أثر شبوب النيران فيها .

ولما كانت الثورة اليونانية قد امتدت إلى جزيرة كريت وظهر الثوار على الحاميات التركية التى اضطرت إلى الامتناع فى بعض قلاع الجزيرة ، فقد عهد السلطان محمود الثانى إلى محمد على باشا مهمة إخماد الثورة فيها هى أيضا ، فسرعان ما أعد الوالى حملة مؤلفة من خمسة آلاف جندى وخمسمائة من حرسه الخاص بقيادة حسن باشا ، أقلعت بهم عمارة مصرية مكونة من ٢٩ قطعة — منها ثلاث فرقاطات وأربعة قراويت — وانضمت اليها ٤٣ قطعة أخرى استؤجرت خصيصا لتلك الحملة التى تولى قيادتها على ظهر البحار اسماعيل جبل طارق وأبحر على رأسها فى التاسع والعشرين من شهر مايو سنة ١٨٢٢ من ثغر الإسكندرية وألقت السفن المصرية مرساها فى الثانى عشر من شهر مايو سنة ١٨٢٢ فى خليج السودا بعد رحلة دامت أربعة عشر يوما ، وعلى أثر نزول الجند إلى البر وفكهم حصار الحاميات

التركية ومطاردة الثوّار وتشتيت شملهم قاد اسماعيل جبل طارق وحداته إلى جزيرة رودس حيث التقى بالأسطول العثمانى المكوّن من ٤٦ قطعة — منها إحدى عشر فرقاطة — بقيادة القبطان باشا قره على الذى مالبث أن أصيب فى ليلة ١٧ يونيه سنة ١٨٢٢ فى أثناء هجوم شنه عليه القائد اليونانى كاناريس (Kanaris) وتوفى متأثرا بجروحه ، وخلفه على رأس الأسطول العثمانى قره محمد والى باتراس إلى أن حلّ محله بعد بضعة أشهر خسرو باشا أحد ولاة الأرخبيل وعدو محمد على باشا القديم .

وفى أثناء سنة ١٨٢٣ لقى حسن باشا قائد الجند المصريين فى كريت حتفه فى أثناء فتح الجزيرة وخلفه حسن بك فى قيادة الحملة البرية . أما اسماعيل جبل طارق فقد تلقى من محمد على باشا فى ٢٨ أبريل سنة ١٨٢٣ (١٦ شعبان سنة ١٢٣٨) تعليمات صريحة بصدد المهمة المنوطة به جاء فيها ما تعريبه :

" لما كانت رغبة السلطان الشاهانية هى إرسال آلاى من الجند لإخماد ثورة العصاة اليونانيين فى جزيرة كريت فقد تمّ إعداد فصيلة كاملة من الجند وقد كلفتك بنقل جنودها إلى كريت ، غير أنه لما كانت جزيرتا كريت وقبرص تأوى اللصوص وقطّاع الطرق ويهمنا تأمين سفننا وسفن المسلمين الآخرين فى غدواتها وروحاتها فقد التمسنا من الباب العالى التصريح لنا أن نخز عباب البحر فى تلك الجهة ، وعلى ذلك يلزم المبادرة بإنجاز مهمتك بالإبحار تارة شطر جزيرة كريت وتارة نحو جزيرة قبرص وأن تكون دائما على تمام الأهبة ، وعليك أن تسهر على أداء واجبك خير أداء دون أن تخالف التعليمات الصادرة اليك (١) " .

عُنى اسماعيل جبل طارق بأداء تلك المهمة على خير وجه حتى رأى حسين بك قائد القوات المصرية فى كريت الوقت مناسبا لشنّ هجوم على كاكسوس (Caxos ou Cachout) واسكربانتو (Scarpanto) حيث تحصّن الثوار اليونانيون فى معاقلها

(١) الأميرال دوران فييل : " حملات محمد على وابراهيم البحرية " ج ١ ص ٢٣٥ .

فأنفذ اليها فى أواخر شهر مايو سنه ١٨٢٤ ست عشرة سفينة حربية مصرية وثمانى نقالات وألفين من الجند على رأسهم الفرقاطة "ثريا" مقلة محمد قبودان والفرقاطة "ديانا" معقودة اللواء لاسماعيل جبل طارق .

وفى يوم ٢٦ مايو سنة ١٨٢٤ ألقت الوحدات المصرية مرساها أمام ثغر كاكسوس فأصلاها الثوار نارا حامية وردّت السفن التحية بأحسن منها ، غير أن الفرقاطة التى كانت تقلّ اسماعيل جبل طارق ارتطمت بصخرة فأصيبت ببعض الخلل اضطرت من أجله أن تقلع إلى جزيرة رودس للتصليح والترميم .

ولم تنقض خمسة عشر يوما حتى كان اسماعيل جبل طارق قد أتم تصليح فرقاطته وعاد إلى كاكسوس ومعه فرقاطتان عثمانيتان استحضرهما معه من رودس ، وما ان وصل فى العاشر من يونيه حتى بدأ القتال عنيفا متواصلا على حصون الثوار الذين أخذوا على غرة فألقوا أسلحتهم وآثروا الاستسلام وتسليم خمس عشرة سفينة من سفنهم وواحد وسبعين من مدافعهم وثمانمائة من الأرقاء إلى رجال الأسطول المصرى الظافرين ، وبهذا النصر الحاسم استتب الأمن وساد السكون فى أرجاء جزيرة كريت بفضل القوة المصرية البحرية بعد أن عجز العثمانيون عن إخماد فتنتها .

كان هذا النصر الذى أحرزه الأسطول المصرى درسا قاسيا ، بل صفعة لرجال البحرية العثمانية وعلى رأسهم قائدهم الأعلى خسرو باشا ، مما اضطر السلطان محمود الثانى إلى الاعتراف لابراهيم باشا بالقيادة العامة للأسطول المصرى الذى استقل بأمره ، بل انضمت اليه بعض السفن التركية ووضعت نفسها تحت إمرة إبراهيم :

أما فى بلاد المورة ذاتها فقد استمرت الحرب سجالا بين الجيش التركى والثوار اليونانيين حتى شعر السلطان محمود الثانى بعجزه عن إخماد الثورة التى شبت فى أرجائها ، فعهد إلى محمد على باشا بتجريد حملة إليها وأصدر له فرمانا يدعوه إلى ذلك وينصّبه على ولاية المورة .

لبى محمد على باشا نداء السلطان وجيّش جيشا كان قوامه فى بدء الحملة ١٧,٠٠٠ مقاتل من المشاة وأربع بلوكات من المدفعيـة وسبعمائة من الفرسان[١] جهزهم بالعتاد والسلاح تحت إمرة إبراهيم باشا، وأعدّ عمارة بحرية مكونة من تسع فرقاطات وأربعة عشرة قرويتا وأربعين سفينة حربيـة صغيرة و ٢٤٠ مركبا تجاريا[٢] ربضت فى ميناء الإسكندرية تحت قيادة إسماعيل جبل طارق الذى عقد لواءه على الفرقاطة "ديانا" فى حين عقد إبراهيم باشا القائد الأعلى لواءه على الفرقاطة "الإحسانية".

وفى ١٩ يوليه سنة ١٨٢٤ أقلع الأسطول المصرى من ثغر الاسكندرية واتجه إلى جزيرة رودس ومنها قصد إلى خليج ماكرى على شاطئ الأناضـول حيث أنزل إبراهيم باشا جنوده إلى البرّ وتهيأ للاقلاع بالأسطول شمالا ليتصل بالأسطول التركى الذى خرج من قـواعده بالدردنيل بقيادة خسرو باشا ، فالتـقى به فى ميناء ستنكو (Stancho) يوم ٢٩ أغسطس ، وقد ذكر شاهد عيان أن مجمـوع السفن المصرية والتركيـة التى ألقت مرساها فى ذلك الميناء بلغ حوالى ٣٦٠ سفينة ، منها غليونان (أو ثلاثة غلايين) و ١٦ فرقاطـة و ١٤ قرويت و ٧٠ إبريقا وغولتا و ١٠٣ سفن حربية أخرى و ١٥٠ نقالة عليها ٥٠,٠٠٠ رجل ومزودة بـ ٢,٥٠٠ مدفع .

وفى شهر سبتمبر سنة ١٨٢٤ هاجمت السفن اليونانية بقيادة مياوليس (Miaulis) العمارتين المصرية والتركية الراسيتين فى ميناء ستنكو، ودارت رحى القتال بين الفريقين فلاذ الأسطول التركى بالفرار من الميـدان فى حين قاومت الوحدات المصرية هجوم السفن اليونانية حتى اضطرتها إلى التقهقر والتراجع ، وقد استهدفت سفينة اسماعيل

---

(١) ذكر الأميرال دوران فييل فى مؤلفه : "حملات محمد على و إبراهيم البحرية" ج ١ ص ٢٥٦ أن مجموع رجال الحملة بلغ ٣٠,٠٠٠ رجل وأكثر من ٣,٠٠٠ حصان .

(٢) وفاقا للاحصاء الذى جاء على لسان الكابتن ليبلان (Leblanc) الذى ألتقى بالأسطول المصرى فى يوم ١١ أغسطس سنة ١٨٢٤ فى مياه ماكرى ، على أن المسيو دروفيتى قنصل فرنسا بمصر أورد فى تقريره الى وزارة الخارجية الفرنسية أن الحملة البحرية المصرية تكونت من إحدى وخمسين سفينة حربية و ١٦٤ نقالة (الوثيقة رقم ١٤ من وثائق حرب المورة التى نشرتها الجمعية الجغرافية الملكية المصرية) .

جبل طارق فى ذلك الوقت لهجوم شنته عليها الحراقات اليونانية بالقرب من ميناء ستنكو ولكنه استطاع قبل أن يجن الليل أن يصيب أحد المراكب اليونانية إصابة قضت عليها وأوقعتها أسيرة فى أيدى المصريين فى حين لاذت باقيها بأهداب الفرار فى جوف الظلام .

اتصلت العمارتان المصرية والتركية ثانيا بعد ذلك وسارتا معا إلى جزيرة مدلى (Mitylène) حيث وصلت يوم ٣٠ سبتمبر سنة ١٨٢٤ ، ثم تابعت العمارة التركية سيرها شمالا إلى الآستانة حيث استدعى الباب العالى خسرو باشا وعزله من منصبه فى حين أقلع الأسطول المصرى يوم ٥ أكتوبر جنوبا فاعترضت طريقه السفن اليونانية بالقرب من قره برنو شمالى خيوس واشتبكت به فى السابع من شهر أكتوبر سنة ١٨٢٤ فى معركة شديدة أفضت إلى وقوع خمس حراقات يونانية فى قبضة المصريين ثم عاد إبراهيم باشا بأسطوله إلى ميناء ستنكو .

وفى ميناء ستنكو هذا اجتمع إبراهيم باشا فى أوائل شهر نوفمبر سنة ١٨٢٤ بالقائد الفرنسى دروهو (Drouhault) بحضور إسماعيل جبل طارق والكولونيل سيف (سليمان باشا الفرنساوى) وقنصل إزمير وأحد المترجمين ، وفى هذه المقابلة أسر المسيو دروهو — وكان من الضباط البحريين الذين يشار إليهم بالبنان — لإبراهيم باشا ببعض الخطط الحربية لإخضاع اليونان ومنها التمهيد بالهجوم على شبه جزيرة المورة[1] .

وقعة ستمباليا البحرية (١٣ نوفمبر سنة ١٨٢٤) :

فى العاشر من شهر نوفمبر سنة ١٨٢٤ لاحت فى الأفق قلوع المراكب اليونانية التى كانت تمخر العُباب جنوبى جزيرة ستمباليا (Stampalia) من جزر الأرخبيل اليونانى

---

(١) كان دروهو فى طريقه الى الإسكندرية حيث انتوى إتمام الرسالة التى وضع أسسها المسيو دروفيتى قنصل فرنسا بمصر ، غير أنه رأى أن يعرج على ميناء ستنكو لمقابلة ابراهيم باشا — وكانت قد طبقت شهرته الآفاق — قبل أن يجتمع بوالده محمد على باشا الكبير فى مصر (راجع مادار من حديث فى تلك المقابلة التاريخية فى كتاب الأميرال دوران فييل : "حملات محمد على وابراهيم البحرية" ج ١ ص ٢٧٥) .

على مقربة من رودس، وما لبثت السفن المصرية أن أسرعت إلى منازلتها فالتقت فى اليوم التالى بالأسطول اليونانى الذى تألفت وحداته من ٦٩ قطعة[١].

غير أن المعركة لم تقع بين الفريقين إلا فى يوم ١٣ من نوفمبر لما نفخت الرياح فى أشرعة السفن فانطلقت قنابل المدافع من كل حدب وصوب وكادت الفرقاطة « الإحسانيـة » تحترق من جراء قنبـلة مشتعلة أصابتها، ولكن جهود المصريين تغلبت على النيران وسلمت السفينة المصرية واشتركت فى المعمعة وأغرقت ثلاث حراقات يونانية.

ولم تضع الملحمة أوزارها إلا بعد غروب الشمس ثم عاودت السفن ضربها مع بزوغ فجر اليوم التالى، حتى اعترفت المراكب اليونانية بهزيمتها، بعد أن غرقت إحدى عشرة حراقة من وحداتها وانطلقت الأخرى صوب جزر الأرخبيل فى حين خسر الأسطول المصرى ستا من قطعه.

وقد تابعت السفن المصرية بعد الموقعة سيرها إلى ميناء مرمريس (Marmarice) وألقت مرساها على مقربة من خليج ماكرى بعد أن أشهدت العالم أنها أصبحت قوة بحرية يحسب لها حساب فى حوض البحر الأبيض المتوسط.

وقعة سيريجو البحرية (٢٩ ابريل سنة ١٨٢٥):

وفى شهر ديسمبر سنة ١٨٢٤ أبحر إبراهيم باشا برفقة إسماعيل جبل طارق على رأس الأسطول المصرى إلى جزيرة كريت ورسا بسفنه فى خليج السودا[٢] حيث أخذ يجمع قواته ويتحيّن الوقت المناسب للانقضاض على العدو.

أما السفن اليونانية فكانت قد خرجت من جزيرة هدره (Hydra) تحت قيادة قائدها ميوليس فى يوم ١٧ مارس سنة ١٨٢٥ وظلت تطوف حول رأس ماليـه (Malée) أقصى جنوب الأرخبيل اليونانى الذى يكاد يتصل بجزيرة كريت.

---

(١) وقيل ٤٨ قطعة وقيل ٥٣ قطعة.

(٢) خليج السودا (La Sude) أحد خلجان كريت وهو يقع على شاطئ الجزيرة الشمالى.

وفى يوم ٢٧ أبريل سنة ١٨٢٥ أقلع الأسطول المصرى من مرساه فى السودا متجها نحو الشمال بعد أن انضمت إليـه سفن جديدة طرابلسية ونمساوية وغيرها تألف من مجموعها أسطول ضخم بلغ ٩١ سفينة تحمل ٩,٠٠٠ جندى .

ولم يمض يومان حتى لمح الأسـطول المصرى فى يوم ٢٩ أبريل قلاع السفن اليونانية فتبادلت قطع الأسطولين قنابل مدافعها من الصباح حتى غروب الشمس ، وقد حاول اليونانيون أن يقذفوا حراقتين على السفن المصرية لتشعل فيها النار غير أن البحارة المصريين دمروهما قبل أن تصلا إليهم وأسروا المركبين اللذين كانا يحرسانهما .

ولما سكتت مدافع اليونانيين واصل الأسطول المصرى سيره نحو بلاد المورة غير أن ٣٢ سفينة من السفن اليونانية لحقت به عند الساعة السابعة مساء بالقرب من جزيرة سيريجو (Cérigo)(١) وعاد القتال بين الفريقين والليل بهيم والسماء ملبدة بالغيوم واشتدّ إطلاق النيران وأضاءت الحراقات ظلام الليل ، ودوت الأرجاء حتى وقف القتال فى منتصف الليل بعد أن انجلى عن انتصار الأسطول المصرى .

ولم يفقد المصريون سفينة واحدة من سفنهم ، بينما فقد اليونانيون ٧ سفن منها خمس ذهبت طعاما للنار واثنتان استولى عليهما المصريون .

ولما طلع الفجر كان الأسطول المصرى يواصل سيره فى نظام إلى بلاد المورة حيث رسا فى مودون (Modon) ، وقـد بلغ عدد السفن ٨٣ سفينة ، بينما كانت السفن اليونانية يبـدو عليها الارتباك والهزيمة وتتطلع إلى أقرب ميناء من موانئ بلادها لتلقى فيها مرساها .

أثر هذه الحملات البحرية :

كان هـذا النصر الذى أحرزه المصريون ذا أثر بليغ فى الحملة على بلاد المورة إذ تمكن إبراهيم باشا فى شهر فبراير سـنة ١٨٢٥ من إنزال جيشـه فى مودون —

(١) تقع هذه الجزيرة بين رأس ماليه (Malée) فى أقصى جنوب اليونان ، وبين رأس سـبادا (Spada) فى أقصى شمال جزيرة كريت ، وهى همزة الوصل بين كريت واليونان .

وقد كان الموقع الوحيد الذى مازال باقيا فى أيدى الأتراك بعد أن تفوّق عليهم الثوار برا و بحرا — وضرب الجيش المصرى الحصار حول نافارين من جهة البر ومن جهة البحر حتى وقعت المدينـة فى قبضتهم فجعـلوا منها قاعدة حربيـة لهم تسلطوا من مركزها على بلاد المورة وفتحوا كالاماتا (Kalamata) وأركاديا (Arcadia) وتريبولتزا (Tripolitza) وميسولونجى (Missolonghi) وشدّوا أزر الجيش التركى حتى سلمت له أثينا فى شهر يونيه سنة ١٨٢٧ [١] .

ولقد برهن إبراهيم باشا خلال هـذه الوقائع البحرية على شجاعته التى امتاز بها فى حروب البر ، فانه قاوم عدّة أشهر السفن اليونانيـة التى اشتهرت بعظيم قدرتها فى خوض عُمار البحار ومهارة بحارتها فى مهاجمـة السفن الحربية ، ثم انتهز إبراهيم الفرصة المواتية وشنّ عليها هجوما كلله النجاح ، ولولا عزيمته ور باطة جأشه فى مواجهة المخاطر لتشتتت العمارة المصرية وتبدّدت وحداتها أمام هجمات السفن اليونانية .

و إليك ما قاله القومندان دوان فى هذا الصدد :

" مضت على مغادرة العمارة المصرية ثغر الإسكندرية خمسـة أشهر انقضت فى جهـود شاقة ومتاعب لا هـوادة فيها ومخاطر تتجـدّد كل يوم ، وان ما أبداه إبراهيم باشا فى هذه الظروف من الثبات ور باطة الجأش لمـا يسترعى النظر ، فان قيـادة أسطول بحـرى تصحبه عمـارة من سفن النقل لمن المهام التى لا يسهـل الاضطلاع بها ، وأن إبراهيم باشا فى قيادته عمارة من مائتى سفينة تقل نحو ٢٠,٠٠٠ رجل من جنود و بحارة قد اضطلع بمثل المهمة التى قام بها بونابرت من قبـل ، مع حفظ النسبة بين الموقفين ، حينما اجتاز بونابرت البحر الأبيض المتوسط فى أواخر القرن المـاضى بعمارة مكوّنة من ٢٨٠ سفينة تقل ٣٨,٠٠٠ مقاتل ، و إذا تذكرنا أن مصر لم يكن لهـا إلى ذلك الحين أسطول ، ولا تقاليد بحرية ، ولا هيئـة من الضباط

(١) الأميرال دوران فييل : "حملات محمد على وابراهيم البحرية" ج ١ ص ٢٩٣ .

البحريين الأكفاء ، ولا العدد الكافى من البحارة المدربين ؛ وكان على إبراهيم باشا أن يبتكر وينظم على الفور كل ما يلزم الحملة البحرية من سفن حربية وسفن للنقل ورجال وعتاد ، وأن يروض نفسه على ركوب البحر والقتال بين أمواجه وأهواله ، فإذا تذكرنا كل ذلك فانه يحق لنا أن نعجب كيف أن العمارة التى حشدها محمد على أمكنها أن تبقى طيلة خمسة أشهر تجوب البحار دون أن تتفكك أوصالها ، وكيف استطاعت أن تثبت أمام الوثبات والهجمات الشديدة التى استهدفت لها وأصابتها من عدو له على جانب كبير من المهارة من غير أن تخسر سوى سفينتين حربيتين وبضعة نقالات ، لا شك أن هذه الحقائق تدلنا على مضاء عزيمة ابراهيم باشا وعلو همته ، وتطالعنا بما تجلت نفسه من صفات العظمة ومزايا الرياسة والقيادة ، كما أن مواقفه فى ميادين القتال ورباطة جأشه فى مغالبة المحن تدل على شجاعة كبرى لا يسع أى إنسان إلا أن يبادر بالإعجاب بها" [١] .

ولعل اشتراك اسماعيل جبل طارق مع ابراهيم باشا فى تلك الحملات البحرية كانت آخر مهمة عهدت الى أمير البحار الأول ، إذ كانت قد تقدمت به السن وانتابه المرض فاضطر الى العودة الى الاسكندرية حيث انزوى فى عقر داره ولفظ النفس الأخير فى أوائل سنة ١٨٢٦ [٢] .

وقد انفرد المؤرخ الفرنسى ادوار جوان بالحكم على اسماعيل بك جبل طارق حكما قاسيا جدا تطبعه صرامته بطابع التحيز والهوى إذ قال ماتعريبه :

---

(١) جورج دوان : " فرقاطات محمد على الأولى " ص ١٢ .

(٢) غير أن المؤرخ الفرنسى ادوار جوان ذكر فى مؤلفه : " مصر فى القرن التاسع عشر " ص ٣٨٠ ، أن اسماعيل جبل طارق توفى فى سنة ١٨٢٥ وهو فى عرض البحر على ظهر المركب الذى كان قد استقله من رودس للعودة الى الإسكندرية . أما عبدالرحمن الرافعى بك فقد ذكر فى كتابه : "تاريخ الحركة القومية — عصر محمد على " ص ٤٢٧ ، أن اسماعيل جبل طارق توفى أثناء الحرب اليونانية . أما الرأى الذى آثرنا الأخذ به فقد ذكره الأميرال دوران فييل فى مؤلفه : "حملات محمد على وإبراهيم البحرية " ج ١ ص ٢٨٧ .

” قـد توفى الأميرال اسماعيل الجبل الأخضر وهو فى عرض البحر فى طريق عودته الى الإسكندرية متأثرا بمرض أصابه فى جزيرة رودس ، وقـد كان شيخا لا يغيب عنه شىء ما إلا ما يمتّ الى صناعته ، وكان ملما بلغات أهل بلاد الشمال ، وحبذا لو كان أقل جهلا بفنون البحر إذ كانت الكوارث التى حلت بالبحرية المصرية أقل فداحة “ [١] .

وربما كانت أحسن شهادة على كفاءة اسماعيل جبل طارق ومقدرته تلك التى جاءت على المسيو دى ريفرسـو (De Reverseaux) وضمّنه أحد تقاريره إذ قال ماترجمته : ” إذا استثنينا اسماعيل جبل طارق الذى يتولى قيادة أسطول والى مصر بتفوق والذى شاهدته فى العام الماضى (١٨٢٢) يمخر بفرقاطة عادية مياه الأرخبيل بكل جرأة فإن مامن أمير بحار تركى مثله يمكن اعتباره ذا كفاءة أو خبرة أو بسالة “ [٢] .

أمير البحار الثانى محرم بك [٣] :

على أثر وفاة اسماعيل جبل طارق وقع اختيار محمد على باشا على صهره محرم بك لقيادة الأسطول المصرى .

وقد ولد محرم بك بمدينة قوله حوالى سنة ١٧٩٥ ثم هاجر من بلاده وجاء الى مصر وتقرب الى محمد على باشا ولم يلبث أن آنس فيه الوالى من الصدق والإخلاص وحميد الصفات ماحدا به الى أن يثق فيه كل الثقة فاتخذه صهرا له وزوّجه من كريمته تفيده هانم [٤] .

(١) ادوار جوان : ” مصر فى القرن التاسع عشر “ ص ٣٨٠ .

(٢) الأميرال دوران فييل : ”حملات محمدعلى و إبراهيم البحرية“ ، وعبدالرحمن الرافعى بك : ”تاريخ الحركة القومية — عصر محمدعلى“ ، وعبدالرحمن زكى : ”أعلام الجيش والبحرية فى مصر“ ج ١ ص ٥٤ ، ومؤلفنا : ” أمراء البحار فى الأسطول المصرى “ ص ١٤ — ٢٠ .

(٣) مؤلفنا : ” أمراء البحار فى الأسطول المصرى “ ص ٢١ — ٣١ .

(٤) ولدت تفيده هانم بنت محمد على باشا فى سنة ١٧٩٧ (١٢١٢ هـ) وتوفيت بالإسكندرية فى سنة ١٨٣٠ ودفنت بمقابر الأسرة المالكة بالنبى دانيال ، وكان لمحرم بك شـقيق هو القبودان عبد الكريم وهو والد حسين باشا فهمى المعمار .

وفى سنة ١٨١٠ عين محرم بك حاكما للجيزة، وكان متوليا إدارة هذا الإقليم فى أول مارس سنة ١٨١١ عند ما وقعت مذبحة المماليك بالقلعة ، فاستولى بناء على أمر محمد على باشا على أموال المماليك المقيمين فى مديريته من خيول و جمال وهجن وغيرها .

وحوالى سنة ١٨٢٠ أسند محمد على باشا الى محرم بك منصب محافظ الإسكندرية فأظهر من الكفاءة والمواهب فى حسن إدارة أمور هذه المدينة ما أهّله فى أثناء سنة ١٨٢١ — علاوة على منصبه — للاشتراك مع اسماعيل بك جبل طارق فى قيادة السفن المصرية التى خرجت الى المياه العثمانية لمساعدة الدولة العلية فى حرب المورة .

وفى ٢٥ يونيه سنة ١٨٢١ (٢٤ رمضان سنة ١٢٣٦ هـ) أصدر إليه محمد على باشا أمرا باللغة التركية هذا تعريبه :

" قد عُلم لكم أنه عهد إلىّ تأديب الأروام الثائرين على الدولة العلية ، وحيث أن السفن الحربية التى استعدّت لغاية الآن قد بلغت أربع عشرة سفينة ، فقد أنبتُكم عنى فى قيادتها فتوكلوا على الله تعالى وأسرعوا بالإقلاع بها الى الجهة المقصودة ، وأدّوا الخدمة اللازمة فى هذه المأمورية حسب ما تقتضيه حقوقها المقدّسة ، وقد حررت صورة من هذا الأمر الى مطوش قبودان الذى ستسافر سفينته بمعيتكم[١] " .

ولما كان الجيش المصرى تحت إمرة ابراهيم باشا قد عبر البحر الأبيض المتوسط ونزل فى أرض اليونان شاهرا سلاحه ، فقد عزم الثائرون اليونانيون على القيام بعمل حازم ينتقمون به من المصريين ، فعهدوا بهذه المهمة الى أحد زعمائهم كاناريس (Kanaris) الذى أقلع على ظهر مركب تحرسه حراقتان ورفع على سارياتها أعلاما روسية أو إنجليزية حتى وصل الى الإسكندرية يوم ١٠ أغسطس سنة ١٨٢٥ وتسرب خُلسة الى داخل مينائها ، ودفعت الرياح مراكب كاناريس حتى صارت على مقربة من السفن المصرية الراسية أمام قصر رأس التين ، غير أنه اتفق أن مر فى هذه اللحظة زورق الجمارك فتعرّف ركابه على المراكب اليونانية وافتضح أمرها ،

---

(١) الأمير عمر طوسون : " صفحة من تاريخ مصر فى عصر محمد على " هامش صفحة ٦٩ .

فتجاوب الثغر نداء الخطر وانطلقت المدافع من كل جانب صوب السفينة الأجنبية ، حتى اضطر كاناريس أن يلوذ بأهداب الفرار ، بعد أن ترك من ورائه مركبه طعاما للنيران ووقع بحارته أسرى فى قبضة المصريين . وقد انطلق إبريق خفر السواحل فى إثر مركب اليونانيين الفارين ، واستقلّ محرم بك محافظ الاسكندرية فى اليوم التالى فرقاطة تتبعها أربعة أباريق وأراد اللحاق بها ولكنه قفل راجعا فى المساء دون أن يتمكن من الاهتداء إليها .

وما ان سمع محمد على باشا بهذا الخبر حتى ركب من فوره إبريقا فى يوم ١٢ أغسطس سنة ١٨٢٥ وأراد أن ينتقم بنفسه من تلك الإغارة الجريئة فوصل إلى شواطئ جزيرة رودس، ولكنه لم يقف لليونانيين على أثر فعاد من حيث أتى فى العشرين من أغسطس .

ولشدّ ما كانت دهشة الوالى عند رجوعه إذ علم أن غداة يوم إبحاره — أى فى يوم ١٣ أغسطس سنة ١٨٢٥ — حضر إلى الاسكندرية أسطول عثمانى مكوّن من ثمانى فرقاطات وتسع قراويت وأربع وعشرين وحدة من أباريق وغوالت تحت قيادة خسرو باشا، فرحب محمد على باشا بمقدمه ووضع تحت تصرفه مليونا من القروش وأصدر أوامره الى دار صناعة السفن بانجاز ما قد تحتاج اليه السفن العثمانية من تصليح أو ترميم .

وفى يوم ١٢ أكتوبر سنة ١٨٢٥ (٢٩ صفر سنة ١٢٤١ هـ) عين محمد على باشا صهره محرم بك قائدا للعمارة المصرية تحت إمرة ابراهيم باشا وخصّه بمرتب قدره ١,٠٠٠,٠٠٠ قرش سنويا أى ٨٣٥ جنيها شهريا [١]، فكان ثانى أمراء البحار فى ذلك العصر، ولما يتجاوز الثلاثين من عمره بعد .

وفى يوم ١٧ أكتوبر سنة ١٨٢٥ أبحر من الاسكندرية الأسطول المصرى والأسطول التركى البالغ مجموع قطعهما ١٢٩ وحدة (منها ٦٥ مسلحة للحرب) وعلى

(١) عبد الرحمن زكى : "الجيش المصرى فى عهد محمد على باشا الكبير" ج ١ ص ١٨٨ .

ظهرها ١١,٠٠٠ جندى بعد أن عقد محرم بك لواءه على الفرقاطة " الإحسانية " التى اتخذت مكانها على اليمين . وفى يوم ٢٧ أكتوبر ألقت السفن مرساها فى جزيرة كريت ومنها تابعت سيرها الى ميناء نافارين ، حيث خف ابراهيم باشا لاستقبالها عند وصولها فى الخامس من نوفمبر سنة ١٨٢٥ .

وقد لبث محرم بك يتنقل من ثغر الى ثغر فى الشواطئ اليونانية باحثا منقبا عن مياوليس (Miaulis) وسختوريس (Sachtouris) من قواد البحر اليونانيين حتى سقطت ميسولونجى فى قبضة ابراهيم باشا فى الثانى والعشرين من مارس سنة ١٨٢٦ فأبحر على أثر ذلك فى يوم ٢٦ مايو سنة ١٨٢٦ وعاد الى الاسكندرية .

وفى يوم ٢٢ نوفمبر سنة ١٨٢٦ خرجت من ثغر الاسكندرية قوة بحرية مؤلفة من فرقاطتين وخمس قراويت وثمانية عشرة إبريقا وثمانى غوالت بقيادة محرم بك وانضمت اليها ٢٧ نقالة عثمانية و٢٣ (وفى رواية أخرى ٢٦) مركبا تجاريا أوروبيا غالبيتها مستأجرة من النمسا ، ولم تكن المهمة المنوطة بها هذه المرة هى نقل الجند من مصر إلى اليونان بل كانت مهمتها حمل المؤن والذخيرة إلى تلك البلاد . وعلى الرغم من الصعوبات التى اعترضت طريقها فقد وصلت القافلة البحرية سالمة إلى ميناء نافارين فى الأسبوع الأول من شهر ديسمبر سنة ١٨٢٦ وأبحرت منه فى يوم ١١ إلى خليج السودا ومنه أقلعت فى يوم ٢١ يناير سنة ١٨٢٧ عائدة إلى الاسكندرية ، فوصلت إليها فى اليوم الثامن والعشرين من يناير سنة ١٨٢٧ .

وفى شهر مارس سنة ١٨٢٧ أبحر محرم بك من الاسكندرية إلى جزيرة كريت على رأس فرقاطة وعشرة قراويت وأباريق مقلة سليمان أغا حاكم الجزيرة الجديد ومعه بعض القوات ، و بعد أن وقفت هذه السفن قليلا بكريت تابعت سيرها إلى كورون ونافارين حيث وضعت نفسها تحت تصرف إبراهيم باشا لتعاونه فى الهجوم على قلعة ترنيز (Castel Tarnese) ، ولم تطل الاقامة بها هناك إذ عادت إلى مصر فى أثناء الشهر نفسه .

وفى مستهل فصل الربيع سنة ١٨٢٧ قدم الأميرال الانجليزى كوشرين (Cochrane) إلى الاسكندرية على رأس أربع وعشرين سفينة من بينها الفرقاطة « هيلاس » (Hellas) التى عقد عليها لواءه ، وكان قد بيّت نيته — كما صرح بذلك عند إبحاره — على إضرام النار فى المدينة ، غير أن محمد على باشا لم يعبأ بوعيد القائد البريطانى الذى طبّقت شهرته الآفاق وأصدر أوامره فى الحال بالتأهب للقتال ، فاضطر الأميرال كوشرين إلى الاسراع فى الإقلاع ، واستقل محرم بك فرقاطة سارت من ورائها ثلاث أخرى وأخذ يبحث فى طول البحر وعرضه عن الأميرال الإنجليزى وعن مراكبه ولكنه لم يقف له على أثر فعاد إلى الاسكندرية فى التاسع والعشرين من أبريل سنة ١٨٢٧ .

وفى أواخر يونيه سنة ١٨٢٧ خرج محرم بك إلى البحر ثانية بعد أن عقد لواءه على الفرقاطة "الجهادية" على رأس خمس فرقاطات أخرى وخمس قراويت وتسعة أباريق وغوالت فتولى حراسة قافلة مكوّنة من عشر سفن قادمة من إزمير إلى الاسكندرية ، وقد بلغ محرم بك جزيرة رودس حيث قسم سفنه قسمين : قسما أقلع غربا وقسما أبحر شرقا ، ثم التقى الجمعان فى ثغر الاسكندرية يوم ١٣ يوليه سنة ١٨٢٧ .

ولم تنقض عشرة أيام على وصوله حتى عاد محرم بك إلى ركوب البحر فعقد لواءه على الفرقاطة "الجهادية" وخرج على رأس قوّة بحرية مصرية مؤلفة من إحدى وثلاثين قطعة ، من بينها أربع فرقاطات وعشرة قراويت وستة أباريق وخمس شوانى وست حراقات ، انضمت إليها قوّة بحرية عثمانية بقيادة القبودان حسين بك مؤلفة من عشرين وحدة من بينها سفينتان وخمس فرقاطات وتسعة قراويت وكذلك ثلاث فرقاطات وإبريق واحد من تونس كما سارت فى إثر الحملة خمس وعشرون نقالة وخمس سفن نمساوية مستأجرة وثمانى قطع صغيرة ، فأقلع مجموع هذه القوات البالغ عددها تسعا وثمانين قطعة تقل ٦٠٠ ر ٤ من ثغر الاسكندرية فيما بين يومى ٢٣ يوليه و ٥ أغسطس سنة ١٨٢٧ قاصدا شبه جزيرة المورة لإمداد جيش ابراهيم باشا

هنالك . وكان الغرض الأول من هذه الحملة محاصرة جزيرة هيـدره (Hydra) التى كانت أهم معقل للثورة اليونانية .

وفى يوم ٩ سبتمبر سنة ١٨٢٧ رست العمارة المصرية بميناء نافارين وانضمت الى أسطول تركى آخر مؤلف من اثنتين وثلاثين قطعـة من بينها سـفينة واحدة وتسع فرقاطات وأحد عشر قراويت وتسـعة أباريق وكذلك قرويت و إبريق من طرابلس حضرت جميعها من الآسـتانة بقيادة أمير البحر طاهر باشا . وقد تولى ابراهيم باشا القيادة العامة للقوات البرية والبحرية وأخذ يتأهب لتجهيز حملة بحرية على جزيرة هيدره وتجريد حملة برية على شمال المورة .

و بينما هو كذلك إذ حضرت اثنتـا عشرة سفينة من قطع الأسطول الانجليزى فى يوم ١٢ سبتمبر سنة ١٨٢٧ ، تعقبها سبع سفن من وحدات الأسطول الفرنسى فى يوم ٢١ منه ، ثم تلحق بها ثمانى سفن من الأسطول الروسى فى أوائل شهر أكتوبر و يطلب قوادها المتحالفون من ابراهيم باشا وقف حركات القتال برّا و بحـرا طبقا لأحكام معاهدة لندره . ولمـا كانت العلاقات بين تركيا والحلفاء لم تزل حتى ذلك الحين ودّية فى الظاهر — و إن توتّرت فى الباطن — فقد تعهد ابراهيم باشا ببقاء أسطوله فى نافارين الى أن ترد له تعليمات من والده محمد على باشا ومن الباب العالى فى هذا الشأن .

ولئن قطع ابراهيم باشا على نفسه هذا العهد إلا أنه لمـا رأى الأميرال كوشرين (Cochrane) والجنرال شـورش (Church) البريطانيين قـد جمعا قواتهما للزحف بهما على باتراس اعتبر ابراهيم أن نصوص الهدنة قـد نقضت من جانب الحلفـاء وأنه أصبح فى حلّ من عهده ، فأبحر فى يوم أول أكتوبر سـنة ١٨٢٧ على رأس أربع عشرة سفينة ومعه طاهر باشا ومحرم بك وولى وجهته فى اتجاه باتراس ، غير أن الأميرال الانجليزى كودرنجتون (Codrington) اقتفى أثر هذا الأسطول وأرغمه على العودة الى مرساه بنافارين حيث وصل فى يوم ٧ أكتوبر سنة ١٨٢٧ .

ولم تمض إلا أيام معدودات حتى تلقى ابراهيم باشا من محمـد على باشا رسالة ينبئه فيها بأنه عرض الأمر على الباب العـالى وأنه سيوافيه بتعليماته النهائية فى هذا

الصدد عند ورود ردّ الدولة العلية ، إلا أنه وصّاه بالتزام خطة السلم وتجنب الاصطدام مع الدول أو التحرش بقواتها ، حتى ولو طلب إليه الباب العالى غيرذلك .

وفى منتصف أكتوبر سنة ١٨٢٧ غادر ابراهيم باشا نافارين وزحف على رأس جزء من جيشه داخل المورة لإنجاد الحاميات المصرية التى كانت قد استهدفت لهجوم الثوار اليونانيين ، ولم يفت ابراهيم قبل سفره توصية محرم بك قائد الأسطول المصرى وطاهر باشا قائد الأسطول العثمانى بعدم التحرش بالأساطيل المتحالفة وعدم الخروج إزاءها عن أصول المودّة والمجاملة لأن العلاقات السلمية بين الحلفاء وتركيا ومصر لم تزل قائمة ولم تعلن الحرب بعدُ بين الفريقين .

وفى يوم ١٨ أكتوبر سنة ١٨٢٧ أرسل الحلفاء إنذارا على يد رسول أرسلوه الى نافارين لإبلاغ ابراهيم باشا بأنه وقد نقض أحكام الهدنة يعتبر مسئولا عن هذا العمل وعن عواقبه الخطيرة ، غير أن الرسول وصل بعد قيام ابراهيم باشا فعاد بالرسالة الى الأميرال كودرنجتون (Codrington) قائد الأسطول الانجليزى الذى بادر الى استدعاء زميليه الأميرال دى ريني (De Rigny) قائد الأسطول الفرنسى والأميرال هيدن (Hayden) قائد الأسطول الروسى ، فاجتمع قواد الحلفاء وتداولوا فى الأمر فاستقر رأيهم على الدخول بأساطيلهم ميناء نافارين لإجبار ابراهيم باشا على تنفيذ مطالبهم . وفى منتصف الساعة الثانية بعد ظهر يوم ٢٠ أكتوبر سنة ١٨٢٧ أصدر الأميرال كودرنجتون القائد العام للأساطيل المتحالفة أمره بالتأهب للقتال ، وعند تمام الساعة الثانية اقتحمت سفن الدول بوغاز نافارين .

وقعة نافارين البحرية (٢٠ أكتوبر سنة ١٨٢٧) :

كانت السفن المصرية والتركية راسية داخل ذلك الميناء على ثلاثة صفوف شبه متوازية ، كل صف على شكل نصف دائرة ، يمتد طرفاها من نافارين الجديدة الواقعة على يمين البوغاز الى جزيرة اسفاختريا ، ووقفت البوارج والفرقاطات فى الصف الأول والقراويت فى الصف الثانى والأباريق وغيرها من السفن فى الصف الثالث .

ولما رأى محرم بك اقتحام البوغاز على هذه الصورة المثيرة بادر الى إنفاذ رسول الى البارجة الانجليزية "آسيا" يطلب الى الأميرال كودرنجتون أن يعدل عن الرسو بأساطيله فى نافارين، فأجابه القائد البريطانى بأنه لم يأت ليتلقى منه أمرا بل حضر ليملى عليه أوامره .

وواصلت سفن الحلفاء سيرها وأخذت مكانها فى الميناء، فاصطفت تقريبا على شكل نصف دائرة فى مواجهة السفن المصرية والتركية واقتربت منها حتى صار بعضها على مرمى المسدس منها ، ووقفت البارجة الانجليزية "دارتموث" على رأس الصف لتعطل عمل الحراقات المصرية الراسية عند مدخل الثغر، ودنت السفينة الفرنسية "سيرين" المعقود لواؤها للأميرال دى رينى فرست مقابل السفينة المصرية "الإحسانية"، وحذت سفن الحلفاء الأخرى حذوها وألقت مراسيها قبالة السفن التركية والمصرية .

وكانت السفن المصرية راسية فى الوسط فى حين وقفت وحدات الأسطول العثمانى على يمينها وعلى يسارها ، فتألف من مجموعها شبه هلال كبير اتصل أحد طرفيه بقلعة بليوكسترون وانتهى طرفه الآخر عند قلعة نيوكسترون ، ومن ورائها ميناء نافرين ومدينته وأمامها شاطئ الروم ايلى .

وكانت عدّة السفن المصرية ٣١ سفينة منها : "الجهادية" — وقد عقد لواؤها لمحرم بك — و"الإحسانية" — وقائدها حسن الإسكندرانى — "والفاتح" و"ثريا" و"برج الظفر" و"رشيد" و"جيلان" و"كوه رافان"(١) و"التمساح" و"رهبر جهاد" و"شير جهاد" و"نافارينو" و"ليون" و"واشنطون"، فى حين تألفت الوحدات العثمانية من ٨٨ سفينة فى طليعتها الفرقاطة "بندينو سريت" التى عقد عليها الأميرال العثمانى طاهر باشا لواءه .

وكان المصريون فى مرساهم مقيّدين لا يستطيعون حراكا بين القلعتين والميناء وليست فى وسعهم مزية الانتفاع بالريح ولا المكان الفسيح للقيام بحركاتهم

(١) معناها باللغة الفارسية : "الجبل المتحرك" .

ومناوراتهم ، فكانوا محصورين فى مضيق ومعرّضين للعدو أكثر مما كان الأسطول العثمانى .

ولما كان الإنجليز قد اضطلعوا بمهمة المحافظة على سلامة خط الدفاع عن سفن الحلفاء فقد لاحظوا أن الحراقات المصرية تعدّ عدّتها للقيام بحركة هجوم مفاجئة ، فأرسل الأميرال كودرنجتون ضابطين من ضباطه إلى الترك والمصريين ليطلبا إليهما نقل سفنهم الى مرسى آخر أو على الأقل تجريدها من أسلحتها ومن جنودها ، غير أنه لم يكن فى وسع القطع العثمانية والمصرية بحكم موقعها الضيق المحصور أن تغير مرساها ، وما كان طلب تجريدها من الأسلحة والجند إلا بمثابة تسليم بلا قيد ولا شرط .

وكان الحلفاء يدركون بلا مراء أن تلك السفن المقيدة فى مراسيها لو أتيح لها أن تخرج إلى عُرض البحر لشنت عليها هجوما عنيفا وأذاقتها ألوان الهوان . ولم تغب عن كودرنجتون ولا عن دى ريني قوّة مدافع المصريين خاصة وبراعتهم فى تسديدها وفى إحكام الرماية كما شهدا بذلك مرارا ونوها به غير مرة .

قابل محرّم بك الضابطين البريطانيين الموفدين من قبل الأميرال كودرنجتون وأكد لهما أن السفن المصرية والعثمانية سوف لا تطلق النار بادئة ما بقى الحلفاء ممتنعين عن ذلك . غير أن الحلفاء كانوا قد أرسلوا مع مندوبيهم بعض الجنود الفارّين من خدمة الأسطول العثمانى . فما كادت أنظار الترك تقع عليهم حتى ثارت ثائرتهم وهاجوا وماجوا واستشاطوا غضبا لدرجة أعيت ضباطهم فى كسر شكيمتهم فلم تفلح فيهم حجج مقنعة ولا إيضاحات ملطفة ولا تهديدات رادعة ، فاعتبروا هذا التصرف من جانب الحلفاء تحديا لهم ، وأى تحدّ أشدّ من أن يروا فى معسكر العدوّ فى مثل هذه الظروف رفقاءهم بالأمس الذين فرّوا من صفوفهم وانضموا إلى خصومهم ، وما كان لأى اعتبار سياسى أو حربى أن يقوى على تسكين ثائرة مثل هؤلاء الجند .

وبينما كان مندوبا الحلفاء يفاوضان محرّم بك انطلقت من إحدى السفن رصاصة طائشة قتلت رئيس الزورق الذى أقلّ المفاوضين ، ثم انطلق مقذوفان آخران سقط أحدهما على مقربة من السفينة الإنجليزية " دارتموث " واخترق ثانيهما بدن السفينة الفرنسية " سيرين " .

وقد قال فى هذا الأميرال دى ريني : " لم يكن بدّ من وقوع ما حدث حينما يخاطر بعضهم باللعب بالنار أمام مدافع عيارها ٢٤ بوصة "(١) .

وفى رأى الأميرال دوران فييل : " انه لمن الحماقة أن يتصوّر المرء أن رجالا يعتزون بجنسهم لا تأخذهم الحميـة عندما يرون أسطولا أجنبيا فى نيته أن يفرض عليهم الذل بيد أنه فى أيديهم فتيلا مشتعلا وعندهم الوسائل الكافية لمقاومة هذا العدوان العنيف . ومهما بلغ حسن النظام فى جيش فلن يمكن أن يطلب من جنوده تضحية من هذا القبيل "(٢) .

وكان محرّم بك قد تلقى أوامر صريحة بأن يتجنب أى عمل قد يؤدّى إلى عواقب وخيمة فلاحت أمامه نتائج هذه الكارثة ورأى نفسه مكتوف اليدين عاجزا عن كبح جماح العثمانيين وفى غير مقدوره أن يقوم من تلقاء نفسه بعمل إيجابى أو يتحمل تبعات قد لا يستطيع النهوض بها ، فلم ير بدّا من ركوب أحد الزوارق والإبحار به إلى الشاطئ وفى صحبته الضابط الفرنسى لتلييه (Le Tellier) الذى كان مستشار محرّم بك الفنى وفى خدمة الحكومة المصرية وأبى أن يحارب مواطنيه الفرنسيين .

على أن الواقع أن الأميرال كودرنجتون قام بمحاولة أخيرة لتضييق دائرة النزاع ، فأوفد الملازم دلك (Dilke) ومتشل (Peter Mitchell) — وهما يجيدان اللغة التركية — إلى السفينة " الجهادية " التى كان قد غادرها محرّم بك منذ قليل ، وبينما

---

(١) الأميرال دوران فييل : "حملات محمد على وابراهيم البحرية" ج ١ ص ٣٩٥ .

(٢) الأميرال دوران فييل : "حملات محمد على وابراهيم البحرية" ج ١ ص ٣٩٥ .

كان هذان المندوبان يتوليان المفاوضة إذ طلقات نارية تنطلق من إحدى السفن العثمانية فتصيب الملازم دلك وتردى زميله متشل قتيلا .

وفى لمحة البصر بدأ القتال فى منتصف الساعة الثالثة بعد الظهر وأطلقت السفن مدافعها وتجاوبت وحدات الأساطيل المجتمعة فى تلك البقعة الضيقة الضرب واستعرت نار الحرب والهيجاء، فانقلب المرفأ بركانا من الجحيم واجتمعت بين جوانبه أسباب الهلاك والدمار ، فصمّت الآذان من قصف آلاف المدافع ومن دوىّ انفجار السفن ، وغشيت ميدان الملحمة طبقات من الدخان المتكاثف ، تتخللها النيران المشتعلة ولم تعد السفن يميز بعضها بعضا إلا على ضوء اللهب الذى كان يتصاعد بين آونة وأخرى من المراكب المشتعلة، واشتركت مدافع القلاع والبطاريات المقامة فى طرف جزيرة اسفختريا فى إلقاء قنابلها .

وهكذا وقعت المعركة دون أن يكون لأحد من الفريقين رغبة فى نشوبها ولم يكن فى مقدور أحد أن يوقفها أو يحدّ من نتائجها .

وقد تمكنت سفينة مصرية صغيرة من التحرر من قيودها وفك مرساها وأطلقت نيرانها على الفرقاطة الفرنسية " سيبيون " فأحرقت صواريها وشلت حركاتها فاضطر بحارتها إلى القفز فى الماء وكادوا يغرقون لولا أن التقطتهم زوارق سفينة " تريدنت " التى انتقمت لها فهجمت على السفينة المصرية وأغرقتها .

ولما كانت مواضع السفن المصرية فى نصف الدائرة يجعلها هدفا لنيران الأعداء فقد تلقت تلك السفن ضربات الحلفاء بكل شجاعة وصدّت هجماتهم بكل جراءة حتى قال الأميرال دى ريني : " لقد أصابنا من السفن المصرية أكثر مما كان فى طاقتنا احتماله[1] " .

وكانت السفينة المصرية " الإحسانية " واقفة على رأس الخط بقيادة الضابط حسن الاسكندرانى ، وكانت تلك الفرقاطة من أقدم وحدات الأسطول المصرى

(١) الأميرال دوران فييل : " حملات محمد على وابراهيم البحرية " ج ١ ص ٣٩٦ .

إذ بنيت فى رودس فى سنة ١٨٢٣ وكانت مزودة بـ ٥٢ مدفعا ، ونظرا لكبر حجمها كانت مقيدة فى مرساها والريح معاكسة لها وشعاع الشمس فى مواجهتها حتى لم يكن فى وسعها أن تتحرك ولا أن تطلق سوى ٢٦ مدفعا أى نصف مدافعها .

وقبالة " الإحسانية " وقفت السفينة الفرنسية " سيرين " وقد عقد الأميرال دى ريني عليها لواءه ، وكانت من أقوى وحدات الأسطول الفرنسى فى المشرق ، ومزودة بثمانين مدفعا ، وطليقة من كل قيد فى مرساها تصوب كل مدافعها الى صدر عدوها المحصور ، وهى فى موقعها بمنجاة من مدافع " الإحسانية " بسبب ما لها من مزية حرية الحركة .

وفى الساعة الثالثة والربع أطلقت السفينة " سيرين " أولى قنابلها على " الإحسانية " فمر المقذوف فوق أجزائها العليا وأطار مقعد الرقيب ، وحطم صارى المقدم لحراقة عثمانية واقفة خلفها . فردت " الإحسانية " على هذه الضربة بوابل من القنابل حتى لا تمكن السفينة الفرنسية من تصحيح موقفها أو إحكام رمايتها ، فأصابت قنابل " الإحسانية " أعلى صوارى السفينة " سيرين " فطاحت أجزاؤها العليا شذر مذر ، وسقطت على ظهر بحارتها وأردتهم قتلى ، فكانوا أول ضحاياها . وواصلت " الإحسانية " إطلاق مدافعها بسرعة فائقة على السفينة الفرنسية حتى طار صارى مقدمها و بعض قلوعها .

وقد وقف قائد " الإحسانية " فوق قنطرتها يجيل النظر فى السفينة " سيرين " وهى جامدة فى مكانها غير قادرة على المناورة ، بعد أن تهشم جانب كبير من قلوعها .

وفى الساعة الرابعة والثلث استجمعت السفينة " سيرين " كل قواها بمساعدة الحراقة الفرنسية " دفنيه " وتمكنت من أن تفلت من " الإحسانية " واتخذت موقفا استطاعت فيه أن تصوب مدافعها على السفينة " الجهادية " وشاركتها فيه الحراقة " دفنيه " حتى فقدت " الجهادية " صواريها ودفتها ومعظم ضباطها

وجنودها ، فانحرفت عن مجراها وارتطمت بالشاطئ ، واضطرمت النار فيها من مؤخرها حتى أقصى مقدمها .

أما السفينة "سيرين" فعادت الى "الإحسانية" تشد أزرها حراقة روسية ، غير أن الفرقاطة المصرية وقفت فى وجههما وصدت هجومهما بكل شجاعة والقنابل تتساقط عليها بعد أن انضمت السفينة "برسلاو" الى السفينتين الأخريين ، فتحطم صارى "الإحسانية" الكبير وهوى على ظهر الفرقاطة المصرية ، وأصابت قطع متناثرة من الحطام قائدها حسن الإسكندرانى فسقط جريحا على ظهرها وأسرع إليه خادمه النوبى وغاص به فى اليم تحت وابل القنابل المشتعلة ، حتى بلغ به الشاطئ فأنقذه من الموت . وفى تمام الساعة الرابعة والنصف انفجرت "الإحسانية" ، ودوت الأرجاء لها . وقد وصف الأميرال دى رينى نهاية الفرقاطة المصرية فقال :

"بعد ما تحولت "الإحسانية" الى حطام بلا صوار ومقدمها يحترق وقد خسرت ثلثمائة من رجالها اضطرت الى قطع حبالها لكى تبحث عن مأوى تهرع إليه ، غير أن الوقت لم يتسع لها لأن النار امتدت الى سائر أجزائها . وفى الساعة الرابعة والنصف انفجرت وانشطرت شطرين على مقربة من السفينة "سيرين" حتى أن سطح هذه السفينة الأخيرة امتلأ بوابل من القنابل والحبال والأخشاب والأقدام المبتورة والجثث التى سقطت عليها من عل" .

وزاد الأميرال دوران فيل فقال : "كان رد فعل الانفجار عنيفا حتى أنه طار صارى مؤخر السفينة الفرنسية المجاورة "للإحسانية" وانتزع صاريها الكبير" .

وكانت المذبحة المريعة دائرة الرحى بكل عنف وبكل شدة ، وجو المرسى ملبد بسحب من دخان كثيف يزهق الأرواح ، والروائح الكريهة منبعثة من أملاح البارود تسد الحلوق التى مزقها السعال وجفف الظمأ ريقها ، والعيون المحتقنة ملتصقة بعدسات المناظير والتلسكوبات ، وومضات النار تخرج شبيهة بألسنة اللهب من فوهات المدافع المنطلقة من الفريقين وتضىء ما حولها ببريقها المرعب .

وكانت تسمع بين الفينة والفينة صيحات الجرحى وأناتهم وحشرجة الموتى ، والصرخات الجشاء الصادرة من أفواه المقاتلين يكتنفها دوى المدافع وانفجار المراكب . والجنود فى وسط هذا الجحيم تهزهم رعشة القتال والتدمير ، وكأن أعصابهم وعقولهم تتداعى وتشرف على الوقوع فى هاوية الجنون .

وأقبلت السفينة البريطانية " دارتموث " فى تلك اللحظات وأصلت الفرقاطة المصرية " ثريا " وحراقة أخرى نارا حامية ، فالتهمت النيران جانبا من مقدم الفرقاطة ، ودمر كثير من مدافعها الأربعة والخمسين وفقد نصف جنودها ، إلا أنها مع ذلك بقيت تقاوم وتطلق ما بقى لها من مدافع على السفينة الانجليزية حتى ألحقت بها كثيرا من التلف ، فانتزعت قلوعها وخسرت عددا عديدا من رجالها ، وقتل بعض ضباطها ، وشب حريق فى بطارياتها ، مما دعا الفرقاطة " جنوا " الى الإسراع إليها لإنقاذها ، فحملت على " ثريا " حملة شعواء وضربتها بالمدافع ضربا عنيفا متواصلا حتى انفجرت الفرقاطة المصرية وامتد لهيبها إلى حراقة مصرية كانت بجانبها فغرقت كلتاهما فى دقائق معدودات وعلماهما لا يزالان مرفرفين على ساريتيهما .

أما فى الخطوط العثمانية ، فقد استحالت الفرقاطتان " الفاتح " و " برج الظفر " — وهما من أهم وحدات الأسطول الشاهانى — إلى حطام بعد أن انفلتتا من مرابطهما وانحرفتا عن خطا القتال هائمتين ، وقد قتل من بحارتهما من قتل وألقى الباقون بأنفسهم فى البحر ، مما دعا الحراقات الفرنسية والروسية إلى جرهما بعيدا ونسفهما بطلقات المدافع ، أما سائر السفن التركية فكانت فى حالة سيئة لا تمكنها من مواصلة الدفاع .

واستمر القتال على هذا المنوال حتى حلت الساعة الخامسة مساء وانتهت عندها الواقعة بالقضاء على العمارتين المصرية والتركية إذ هلك معظمهما نسفا أو غرقا فى حين جنحت البقية الباقية على السواحل ، فأسرع بحارتها الى إحراقها حتى لا تقع

فى أيدى الأعداء ، وبلغ عدد قتلى المصريين والأتراك ثلاثة آلاف ، وخسائر الحلفاء ٢٥٤ قتيلا و ٤٠٠ جريحا ، منهم ٢٧٢ من الانجليز ، و ١٨٤ من الفرنسيين ، و ١٩٨ من الروس .

ومما يجدر ملاحظته أنه لم تستسلم وحدة من وحدات الأسطول المصرى ولم يأسر الأعداء سفينة واحدة من قطع الأسطول المصرى ولا بحارا واحدا من بحارته كما شهد بذلك الحلفاء أنفسهم .

ولما بزغ فجر اليوم التالى لم يبق فى مياه نافارين من الأسطول المصرى سوى الفرقاطة " ليون " وأربع حراقات وستة أباريق وأربع سكونيات[١] من ذات الشراعين وهى التى سلمت من نيران المعركة وعادت بمن نجا من البحارة إلى الاسكندرية[٢] .

وبعد أن وضعت معركة نافارين أوزارها أقلع الأميرال كودرنجتون قائد الأسطول الإنجليزى إلى مياه الاسكندرية وأنذر بتخريب المدينة إذا لم يبادر محمد على باشا باستدعاء قواته البحرية والحربية من المورة ، فاضطر الوالى إلى الإذعان وعقد مع الحلفاء اتفاقا أبرم فى أول أغسطس سنة ١٨٢٨ تعهد فيه بإخلاء شبه جزيرة المورة ، وتنفيذا لهذا الاتفاق أقلعت السفن المصرية بقيادة محرم بك وعادت بالجنود المصريين إلى مصر فى الثامن من أكتوبر سنة ١٨٢٨ .

ولما عاد محرم بك إلى مصر استبقاه محمد على باشا فى وظيفته الأولى محافظا للاسكندرية . وانفرد بهذا المنصب وعكف بمعاونة الجنرال ليتلييه (Le Tellier)

(١) السكونه (Schooner) سفينة بقلعتين أو أكثر .

(٢) بنت بطوطة : « صفحات من تاريخ البحرية المصرية فى عهد محمد على باشا » ص ٤٣ — ٧٤ ، وجورج دوان : « نافارين » ، والأميرال دوران فييل : « حملات محمد على و إبراهيم البحرية » ج ١ ص ٣٩٥ ، والجنرال فيجان : « تاريخ محمد على وأولاده الحربى » ج ١ ص ٢٧١ ، ورينيه جوان : « تاريخ البحرية الفرنسية » ج ٢ ص ٢٠١ ، والجنرال بوجد نوفتش : « موقعة نافارين من واقع الوثائق الرسمية » . والأميرال جوريان دى لاجرافيير : « بحرية الأمس » و « محطة المشرق » ، وعبد الرحمن الرافعى بك : « تاريخ الحركة القومية — عصر محمد على » ص ٢١٩ ، والأمير عمر طوسون : « صفحات من تاريخ مصر فى عصر محمد على » ص ٧١ .

والطبيب جردل وبعض القناصل على ترجمة لوائح الكورنتينات التى كانت تقضى بإنشاء محال بالقرب من الميناء الشرقية الجديدة وبالقرب من طابية الفنار .

وقد ظلّ محرم بك يشغل هذا المنصب إلى أن لبى نداء ربه وهو فى الاسكندرية فى العشرين من ديسمبر سنة ١٨٤٧ (١٢ محرم سنة ١٢٦٤ هـ) ودفن بمقابر الأسرة المالكة فى النبى دانيال، فأسف الناس أسفا شديدا لجميل سيرته وحبه للخير إذ كان جوادا أعتق كثيرا من مماليكه وأحسن إليهم بالعطايا الجزيلة ، وباسمه سمى حى محرم بك بالاسكندرية .

وقد قال فيه الأميرال دوران فييل ما ترجمته :

"كان محرم بك صهر الباشا من سراة العهد القديم ومن الأتراك الذين حافظوا على مذاهبهم ومبادئهم القديمة . وكان « قبوجى باشى » أى أمينا من الأمناء كما كان محافظا للاسكندرية ، وكان ذا هيبة ووقار ويؤدّى مهام منصبه بكفاءة ولا يشغل نفسه بسفاسف الأمور . ومع ذلك فإن الحوادث أبقته بعيدا عن الاسكندرية حتى أنه وهو فى بلاد المورة لم يشغل نفسه بأى عمل شخصى من تلقاء نفسه ولاسيما أن إبراهيم باشا لم يكن ليسمح له بذلك. وعند عودته إلى مصر فى سنة ١٨٢٩ أسندت إليه ولاية الحجاز والحرمين الشريفين فكانت مكافأة له استحقها وتقاعدا شريفا"[1].

موقعة نافارين والمسألة الشرقية :

لم تأتلف الدول الأوروبية خصيصا لمحاربة البلاد الشرقية من أجل حماية استقلال اليونان، بل إن المسألة اليونانية كانت تعلة تعللت بها أوروبا لخوض غمار الحرب، بيد أن الحقيقة أن المسألة الشرقية حلت عندها فى المقام الأول من الاعتبار .

---

(١) الأمير عمر طوسون : "صفحة من تاريخ مصر فى عهد محمد على" ، وعبد الرحمن الرافعى بك : "تاريخ الحركة القومية — عصر محمد على" ، وأمين سامى باشا : "تقويم النيل وعصر محمد على باشا" ، والأميرال دوران فييل : "حملات محمد على وإبراهيم البحرية" ج ١ ص ٤٣١ ، وعبد الرحمن زكى : "أعلام الجيش والبحرية فى مصر" ج ١ ص ٥٩٠ ، ومؤلفنا : "أمراء البحار فى الأسطول المصرى" ص ٢١ — ٣٢ .

وما أكثر ما أريق من دماء وما سال من مداد فى سبيل تلك المسألة بل تلك المشكلة الشرقيـة التى تظهر من جيل إلى جيل وتتلاقى عندها سياسة الدول دون أن توفق إلى حل مرض على الرغم من قدم عهدها .

إن أول ضربة وجهها الشرق إلى الغرب ترجع إلى سنة ٤٩٠ قبـل الميلاد ، حينما قاتل دارا الأول ملك الفرس القائد اليونانى ملتياد فوقعت وقعة مارتون .

وفى سنة ٣٣٣ قبل الميلاد اعتدى الغرب على الشرق، حينما حارب اسكندر الأكبر المقدونى دارا الثالث ملك الفرس وانتصر عليه فى معارك أيسوس وأربيل وجوجاميل .

وفى سنة ٣١ قبل الميلاد اعتدى الغرب على الشرق، عندما شنت روما فى عهد أوكتافيوس أغسطس الحرب على أنطونيوس وكليوباتره ، فوقعت معركة أكسيوم البحـــرية .

وفى سنة ٧٣٢ بعد الميلاد تجددت المسألة الشرقية، لما حارب العرب بقيادة عبد الرحمن الداخل الفرنسيين بقيادة شارل مارتل فوقعت وقعة بواتييه .

وفيما بين سنة ١٠٩٦ وسنة ١٢٧٠ عادت المسألة الشرقيـة إلى الظهور وقد ازدادت تعقيدا بإقحام الدين فيها، فدارت رحى الحروب الصليبية، وتحالف الملوك الصليبيون ريشارد الإنجليزى وفيليب أغسطس الفرنسى وفريدريك الألمانى ضد صلاح الدين الأيوبى فوقعت وقعة المنصورة وتناوب الفريقان بيت المقدس .

وفى سنة ١٤٥٣ وقف الشرق فى وجه الغرب فسقطت بيزنطة ودخل محمد الثانى القسطنطينية .

وفى سنة ١٢٥٩ اعتـدى الشرق على الغرب فأغارت جيوش سليمان القانونى على أملاك شارل الخامس وتوغلت فى المجر وبولنده وهددت فيينا عاصمة النمسا .

وفى سنة ١٥٧١ وقعت وقعـة ليبانت البحرية بين أساطيل المشرق وأساطيل المغـرب .

وفى سنة ١٧٩٧ اعتدى الغرب على الشرق فغزا نابليون بونابرت مصر ووقعت وقعة امبابة وتصدّت له قلعة عكا .

وفى سنة ١٨٢٧ استأنف الغرب نضاله ضدّ الشرق فوقعت معركة نافارين[1] .

وعلى ذلك تؤيد حادثات التاريخ كل يوم ما جاء على لسان الشاعر الإنجليزى المشهور رديارد كبلنج :

« الشرق شرق والغرب غرب وسوف لا يلتقيان أبدا » .

دار صناعة السفن بالخرطوم :

لما فتح محمد على باشا بجيوشه السودان أنشأ به فى سنة ١٨٣٠ عاصمة جديدة عند ملتقى النيل الأبيض بالنيل الأزرق سماها " الخرطوم " لأن ملتقى النيلين يشبه رأس خرطوم الفيل وقد أقام فيها المبانى والعمائر ، أهمها سراى الحكومة وسراى المديرية ومسجدان وثكنة للجيش ومستشفى ومعمل للبارود ومخازن للمؤن والمهمات .

ولم يفت محمد على أن يشيّد فيها ترسانة كبيرة كانت تشمل مسبكا للحديد ومعملا للنجارة ، وفيها بنيت السفن النيلية التى أخذت تنقل الجنود والمتاجر على النيل ،

---

(١) بنت بطوطة : « صفحات من تاريخ البحرية المصرية فى عهد محمد على باشا » هامش ص ٥٧ و ٥٨ .

هذا ولا تعتبر وقعة نافارين خاتمة الحلقات فى سلسلة الأصطدامات العنيفة التى وقعت بين الشرق والغرب اذ توالت بعدها الأعتدآت واستعر أوار القتال فى مناسبات عدة نذكر منها :

— حرب القرم من سنة ١٨٥٣ إلى سنة ١٨٥٦ .
— الحرب الروسية التركية من سنة ١٨٧٧ إلى سنة ١٨٧٨ .
— الحرب الإنجليزية الأفغانية من سنة ١٨٧٨ إلى سنة ١٨٨١ .
— الحرب المصرية الإنجليزية فى سنة ١٨٨٢ .
— الحرب التركية اليونانية فى سنة ١٨٩٧ .
— الحرب الايطالية التركية من سنة ١٩١١ إلى سنة ١٩١٢ .
— حرب البلقان من سنة ١٩١٢ إلى سنة ١٩١٣ .
— حرب الدروز من سنة ١٩٢٥ إلى سنة ١٩٢٦ .

وبذلك صارت الخرطوم مركزا للرحلات والكشوف العلمية والجغرافيــة ومرسى للسفن النيلية التى تتنقَّل فى أنحاء النيل الأزرق والنيل الأبيض[(١)] .

دار صناعة السفن بالاسكندرية وتجديد الأسطول المصرى :

لمـا دمّر الحلفاء الأسطول المصرى فى وقعة نافارين البحرية فى ٢٠ أكتوبر سـنة ١٨٢٧ حزن محمـد على باشا حزنا شـديدا على ضياع وحداته البحرية غدرا فى تلك الكارثة ، ولكنه لم يدع لليأس سبيلا إلى قلبه ، بل عزم على إنشاء أسطول جديد يعوض مصر أسطولها القـديم ، وشرع فى تكوينه من السفن الحربية التى كان أمر بصنعها فى الثغور الأوروبية .

ثم اعتزم أن ينشئ أسطولا جديدا بأيد مصرية لكيلا تكون مصر عالّة على البلاد الأوروبية فى إنشاء تلك السفن ، فوجه همه إلى تأسيس دار لصناعة السفن الكبرى بالاسكندرية ، وقد استعان لتحقيق هذا المشروع بمهندس فرنسى على جانب عظيم من المهارة والصـدق والإخلاص يدعى المسيو دى سـيريزى (Louis-Charles Lefébure de Cérisy) وهو مهنـدس بحرى فرنسى من ثغر تولون اشتهر بالكفاية والخبرة فى فنون البحرية وخاصة فى فنّ بناء السفن والأحواض والترسانات ، وقد كان عهد إليه من قبل بانشاء سفينتين حربيتين فى مرسيليا ، فعرض عليه أن يحضر إلى مصر ليستعين به فى إحياء البحرية المصرية .

قدم المسيو دى سيريزى إلى مصر فى شهر ابريل سنة ١٨٢٩ ، وكانت إذ ذاك بالاسكندرية سفن قليلة العدد هى البقية الباقية من العمارة المصرية التى نجت من وقعة نافارين ، ذكر منها كاوت بك سفينة من نوع الفرقاطة ، بها ستون مدفعا أنشئت بثغر البندقية ، وأخرى أنشئت فى ميناء ليفورن ، وجملة سفن من طراز القرويت والإبريق ، وكانت هـذه السفن مفتقرة إلى مهمات القتال ومعدّاته لأنهـا منشأة

---

(١) ديهيران : " السودان المصرى فى عهد محمد على " ص ١١٧ .

فى ثغور تجارية لا حربيـة فجهزها المسيو دى سيريزى بجهازها وأنشأ فيهـا مخازن للبارود لجعلها صالحة للقتال .

طلب محمد على باشا من المسيو دى سيريزى أن يضع له تصميما لترسانة كبرى ، ولم يكن بالاسكندرية وقتئذ سوى الترسانة القـديمة وكانت تصلح أن تكون نواة لها ، وهى عبارة عن مظلات من الخشب فى مكان قريب من البحر ، وقد بنيت فى تلك الترسانة سفينة من طراز القرويت وأخرى من طراز الابريق وثالثة ذات حجم كبير حوّلت فيما بعد إلى فرقاطة .

وقد عاون الحاج عمر المسيو دى سيريزى فى أداء المهمة الشاقـة المنوطة به فكان نعم المساعد له فى إنشاء السفن الحربية الجديدة .

وقد ذكره كلوت بك فى كتابه فقال عنه : "كان يرأس أشغال بناء الأساطيل وترميمها مصرى طاعن فى السن يدعى الحاج عمر ، وهو رجل يجمع بين الشهـامة والكفاءة فى بناء السفن ، فأعجب المسيو دى سيريزى به وبكفاءته وجعله عضده الأيمن فى تحقيق برنامجـه . وكان يصحبه رجل تركى الجنس (هو شاكر افنـدى الإسكندرانى) يدّعى العلم بالهندسة ولكنه خلو منها ، فاستغنى عنه المسيو دى سيريزى وفصله من وظيفته وبقى الحـاج عمر يعاون المسـيو دى سيريزى فى عمـله خير معـاونة" [١] .

درس المسيو دى سيريزى مشروع إنشـاء ترسانة كبيرة تحـل محل الترسانة القديمة ، ووضع تصميمها وقدم الرسوم الخاصة بالمشروع إلى محمد على باشا فى ٩ يونيه سنة ١٨٢٩ ، وبعد موافقة الوالى عليهـا شرع دى سيريزى فى تنفيذه بهمة ونشاط حتى أتم بناء الترسانة فى سنة ١٨٣١ فجعله محمد على باشا باشمهندسا لهـا وأنعم عليه برتبة البكوية وبرتبة اللواء .

---

(١) كلوت بك : "لمحة عامة إلى مصر" ج ٢ ص ٢٣٧ ، وعلى مبارك باشا : "الخطط التوفيقية" ج ٧ ص ٥٢ ، و"الوقائع المصرية" عدد رقم ١١٢ الصادر فى فبراير سنة ١٨٣٠ (٢٧ شعبان سنة ١٢٤٥ هـ) .

وكان محمد على وابنه ابراهيم باشا لا يألوان جهدا فى تنشيط العمل وتشجيع العمال ، وكثيرا ما كانا يحضران بنفسهما إلى دار صناعة السفن ويستحثان الصناع على العمل ويعطيانهم المثل فى الجد والمثابرة ، فكان لعنايتهما هذه تأثير بليغ فى تقدم العمل ، حتى تم فى يوم ٣ يناير سنة ١٨٣١ إنشاء سفينة حربية ذات مائة مدفع نزلت إلى البحر تتهادى ، فابتهج محمد على باشا لهذه النتيجة الباهرة ورأى أن مشروعه لإحياء البحرية المصرية بعد كارثة نافارين قد كلل بالنجاح ، فاطرد العمل فى الترسانة حتى صار لمصر فى عدة من السنين أسطول حربى مهم عوضها ما فقدته فى مياه نافارين بل زادت قوتها على ما كانت عليه من قبل حتى تبوأت المرتبة الثالثة بين أساطيل الدول العظمى (بعد انجلترا وفرنسا وقبل روسيا وتركيا) .

وما لبث أن أصبحت ترسانة الاسكندرية من أعظم المنشآت الحربية والبحرية كما أمست معهدا لتعليم الشبان صناعة إنشاء السفن وترميمها وإعدادها بما يلزمها من الآلات واتسعت أعمالها حتى ضمت ٨٫٠٠٠ عامل من الأهلين حذق ١٦٠٠ منهم فن بناء السفن .

وقد تألفت الترسانة من خمسة عشر قسما[1] هى :

(١) ورشة الحيالة أو التبالة لعمل الحبال .

(٢) ورشة الحدادين لصناعة الحديد .

(٣) ورشة القلوع لعمل أشرعة السفن .

(٤) ورشة الصوارى لعمل ساريات السفن .

(٥) ورشة البوصلات والنظارات .

(٦) ورشة الدكمخانة لصب الآلات وسبك الحديد .

(٧) ورشة البوية لصنع الدهانات .

(٨) ورشة الخرطة لعمل الكمرات وغيرها وأعمال النشر والخرط .

(١) اسماعيل سرهنك باشا : " حقائق الأخبار عن دول البحار " ج ٢ ص ٢٤٢ ، وكلوت بك : " لمحة عامة إلى مصر " ج ٢ ص ٣٧٠ .

(٩) ورشة الترزية لعمل الأعلام والرايات .

(١٠) ورشة الفلائك لصنع الزوارق .

(١١) ورشة النجارين لعملى النجارة اللازمة للسفن .

(١٢) ورشة الطلمبات .

(١٣) ورشة القلافطية لقلفطة السفن .

(١٤) ورشة البورغوجية لثقب الأخشاب .

(١٥) مخازن الذخائر والمهمات .

وإذ كان محمد على باشا راغبا فى الإكثار من إنشاء السفن الحربية ، فقد فكر فى وسيلة فعالة لجلب الأخشاب من الخارج ليكمل بها ما تنتجه أشجار القطر المصرى من الخشب الصالح لبناء السفن ، فحصل على إذن من حكومة الآستانة يجيز له قطع الأخشاب اللازمة من غابات الأناضول وعهد بذلك الى طائفة من العمال والصناع برياسة كل من الحاج حسن بك كبير نجارى الترسانة ، والسيد أحمد أحد عمالها ، وبذلك أخذت الأخشاب ترد الى الاسكندرية فتصنع منها السفن فى الترسانة[1] .

السفن التى أنشئت فى ترسانة الاسكندرية فى أثناء رياسة المسيو دى سيريزى[2] :

الغليون[3] (Galion) " مصر " وهو ذو ثلاثة سطوح : السطح الأول يحمل ٣٢ مدفعا طويلا من عيار ٣٠ ، والسطحان الآخران يحملان ٦٨ مدفعا قصيرا من عيار ٣٠ .

الغليون " عكا " وهو ذو ثلاثة سطوح : الأول يحمل ٣٢ مدفعا طويلا من عيار ٣٠ ، والسطحان الآخران يحملان ٦٨ مدفعا قصيرا من عيار ٣٠ .

الغليون " المحلة الكبرى " وهو ذو مائة مدفع : منها ٣٢ مدفعا طويلا من عيار ٣٠ فى البطارية الأولى ، و ٣٤ مدفعا قصيرا من عيار ٣٠ فى البطارية الثانية ، و ٣٤ مدفعا من الظهر من عيار ٣٠ فى مقدّم السفينة ومؤخرها .

(١) بنت بطوطة : « صفحات من تاريخ البحرية المصرية فى عهد محمد على باشا » ص ٧٥ — ٩٤ .

(٢) كلوت بك : " لمحة عامة الى مصر " ج ٢ ص ٢٤٣ .

(٣) ويسمى أيضا " قباق " وقد حلت محله اليوم " المدرّعة " .

الغليون " المنصورة " وهو ذو مائة مدفع : منها ٣٢ مدفعا طويلا من عيار ٣٠ فى البطارية الأولى، و٣٤ مدفعاقصيرا من عيار ٣٠ فى البطارية الثانية، و ٣٤ مدفعا من الظهر من عيار ٣٠ فى مقدّم السفينة ومؤخرها .

الغليون " الاسكندرية " وهو ذو مائة مدفع : منها ٣٢ مدفعا طويلا من عيار ٣٠ فى البطارية الأولى، و٣٤ مدفعا قصيرا من عيار ٣٠ فى البطارية الثانية، و٣٤ مدفعا من الظهر من عيار ٣٠ فى مقدّم السفينة ومؤخرها .

الغليون " حمص " وهو ذو مائة مدفع : منها ٣٢ مدفعا طويلا من عيار ٣٠ فى البطارية الأولى، و ٣٤ مدفعا قصيرا من عيار ٣٠ فى البطارية الثانية، و ٣٤ مدفعا من الظهر من عيار ٣٠ فى مقدّم السفينة ومؤخرها .

الغليون " أبو قير " وهو ذو ٧٨ مدفعا : منها ٢٨ مدفعا طويلا من عيار ٣٠ فى البطارية الأولى، و ٣٠ مدفعا قصيرا فى البطارية الثانية، و ٢٠ مدفعا من الظهر من عيار ٣٠ فى مقدّمة السفينة ومؤخرها .

القرويت (Corvette) " طنطا " وفيه ٢٤ مدفعا صغيرا من عيار ٣٢ انجليزى .

الغولت[1] (Goélette) " العزيزية " وفيه ١٠ مدافع من عيار ٤ .

الكوتر (Côtre) " النزهة " وفيه ٤ مدافع من عيار ٤ .

وسفينة لمدافع الهاون .

وسفينة نقالة لحمل أخشاب الصوارى .

وفضلا عن هذا فقد تولت الترسانة تسليح الغليون " بيلان " وهو ذو ٨٦ مدفعا، منها ٢٨ مدفعا طويلا من عيار ٣٠ فى البطارية الأولى، و ٣٠ مدفعا صغيرا فى البطارية الثانية ، و٢٨ مدفعا من الظهر فى مقدّم السفينة ومؤخرها .

كذلك كان العمل جاريا فى سنة ١٨٣٩ فى الغليونين " حلب " و " دمشق " من ذوات المائة مدفع من عيار ٣٠، وفى فرقاطة كبيرة ذات ٦٠ مدفعا من عيار ٣٠ .

---

(١) ويسمى أيضا " غيلاطة " ومن مميزاته أنه سريع السير نظرا لضيق عرضه وطوله .

السفن التى رممت فى ترسانة الاسكندرية مدّة رياسة المسيو دى سيريزى :

فيما يلى بيان السفن العديدة التى تولى العمال المصريون ترميمها فى ترسانة الاسكندرية مدّة رياسة المسيو دى سيريزى :

الفرقاطة[1] (Frégate) "البحيرة" وهى ذات ٦٠ مدفعا من عيار ٢٤، وكان إنشاؤها فى مرسيليا بفرنسا .

الفرقاطة "رشيد" وهى ذات ٣٠ مدفعا من عيار ٢٤، و٢٨ مدفعا من الظهر عيار ٣٦، وكان إنشاؤها فى البندقية بايطاليا .

الفرقاطة "كفر الشيخ" وهى ذات ٣٠ مدفعا من عيار ٣٢ انجليزى و ٢٤ مدفعا من عيار ١٢، وكان إنشاؤها بميناء أركانجيل بروسيا وأكمل إنشاؤها بلندن .

الفرقاطة "شير جهاد" وهى ذات ٦٠ مدفعا من عيار ٢٤، وكان إنشاؤها فى ليفورن بايطاليا .

الفرقاطة "دمياط" وهى ذات ٢٤ مدفعا من عيار ٢٤ ، و ٣٠ مدفعا من الظهر من عيار ١٨ .

القرويت "واسطة جهاد" وهو ذو ٢٨ مدفعا من عيار ١٨ ، و٢٨ مدفعا من عيار ١٢، وكان إنشاؤه بجزائر الغرب وأهدته الحكومة الفرنسية الى مصر .

القرويت "جناح بحرى" وهو ذو ٢٢ مدفعا من عيار ٢٤، وكان إنشاؤه بجنوه بإيطاليا .

القرويت "جهاد بكر" وهو ذو ٢٢ مدفعا من عيار ٢٤ ، وكان إنشاؤه بجنوه بإيطاليا .

القرويت "فوه" وهو ذو ٢٢ مدفعا من عيار ٢٤، وكان إنشاؤه بالاسكندرية .

---

(١) وتسمى أيضا "فرقطون" وقد حلت محلها اليوم "الطرادة" .

القرويت " بلانك جهاد " وهو ذو ٢٢ مدفعا من عيار ٢٤ ، وكان إنشاؤه بمرسيليا بفرنسا .

الإبريق[١] (Brick) " واشنطون " ويحمل ٢٢ مدفعا من الظهر، وكان إنشاؤه ببوردو بفرنسا .

الابريق "فولمنيان" ويحمل ٢٢ مدفعا من الظهر، وكان إنشاؤه فى ليفورن بإيطاليا .

الابريق "الفشن" ويحمل ٢٢ مدفعا من الظهر، وكان إنشاؤه بالاسكندرية .

الابريق " شاهين دوريا" ويحمل ٢٢ مدفعا من الظهر، وكان إنشاؤه بتركيا .

الابريق" سمند جهاد " ويحمل من ١٦ الى ١٨ مدفعا من الظهر، وكان إنشاؤه بمرسيليا بفرنسا .

الابريق " شهباز جهاد " ويحمل من ١٦ الى ١٨ مدفعا من الظهر، وكان إنشاؤه بسيوتا (La Ciotat) بفرنسا.

الابريق " بادئ جهاد " ويحمل من ١٦ الى ١٨ مدفعا من الظهر، وكان إنشاؤه بالاسكندرية .

الابريق " أمريكان" ويحمل من ١٦ الى ١٨ مدفعا من الظهر، وكان إنشاؤه فى الولايات المتحدة الأمريكية .

الغولت " التمساح " ويحمل من ١٦ الى ١٨ مدفعا من الظهر، وكان إنشاؤه بمرسيليا بفرنسا .

أربع سفن نقالة حمولة كل منها ٤٠٠ طن .

فرقاطة وابريق وكوتر من السفن العثمانية التى غنمت فى أثناء الحرب السورية .

جملة سفن صغيرة و باخرة سميت "النيل" أصلها من لندن وكانت تسير بالبخار .

---

(١) ويسمى أيضا " بريجة "

ولما استعمل البخار لتسيير المراكب أصدر محمد على باشا أوامره الى دار صناعة السفن بإنشاء سفن حربية بخارية، فصنعت عدّة بواخر منها "النيل" و"أسيوط" و"رشيد" و"جيلان" وخصصت الثلاثة الأخيرة لحمل البريد وجعلت لها ادارة خاصة سميت "القومبانية المصرية"، وكذلك شيدت فى الترسانة عدا السفن الحربية سفن عديدة للنقل جعلت لها ادارة خاصة وتولى رياستها محمد قراقيش قبودان ثم خلفه محمد راشد بك ثم أوزون أحمد قبودان .

حفلات إنزال السفن الحربية الى البحر :

كانت السفن التى يتم إنشاؤها تقام لها حفلات نخمة ابتهاجا بنزولها الى البحر وكان محمد على باشا يحضر بنفسه معظم هذه الحفلات تقديرا لها و إعلاء لشأن الأسطول المصرى .

وقد قال رفاعة بك رافع فى هذا الصدد :

"كان محمد على يديم النظر فى السفن عند صناعتها و يصور الغرض منها ، وكلما شارفت الإتمام ازداد فرحا وسرورا ، واذا نزلت سفينة فى البحر لم يتمالك نفسه مع ما كان عليه من كمال الهيبة وحفظ ناموس الوقار أن يظهر أمارة السرور ، فلهذا كملت عنده دونانمة ملوكية طبق مرامه وطقّمها بالمدافع والعساكر ونظّمها على نسق نظام العساكر البرية ، وأنشأ مدرسة بحرية بثغر اسكندرية ليخرج منها من الضباط ما تحتاج اليه هذه الدونانمة ، وترجم العلوم البحرية وصار لها كتب كافية كسائر العلوم الاخرى" .

وهاك ما جاء بالوقائع المصرية[2] فى وصف إحدى تلك الحفلات :

"إن الغليون ذا الهيئة السنية ، المحلى باسم الاسكندرية ، تعريف إنشاء آلاته البهية ، وعمل أدواته الحربية ، ووصف أبعاده الثلاثية ، قد تقدم ذكره الشائع ،

---

(١) رفاعة بك رافع الطهطاوى : "مناهج الألباب المصرية فى مباهج الآداب العصرية" ص ٢٤٦ .

(٢) "الوقائع المصرية" العدد رقم ٤٠ الصادر فى يناير سنة ١٨٣٢ (١١ شعبان ١٢٤٧ هـ) .

واندرج فى سلك السطور والوقائع ، والمراد ذكره الآن قطع حبال تعلقاته من القطر البرى ، ليطير بأجنحة العنقاء الى العالم البحرى ، وقد وافق هذا غرة شعبان المعظم فى الساعة الرابعة من النهار، حيث تجلّت مشاهد الأنوار ، وكان ذلك بحضرة جميع الأمراء والعظماء، وزمرة الصلحاء والعلماء، وقناصل الدول المستأمنين ، وقاطبة الأهلين ، مع جملة أولادهم الكبار ، وعيالهم الصغار ، وكانوا لدى ساحة الترسانة الواسعة الأرجاء، منتشرين كنجوم السماء، وأما سعادة أفندينا ولى النعم فإنه ركب الفلك بحرا، وهلم جرا ، واستصحب بمعيته ، أحد رجال الدولة العلية ، المأمور بتشريف الديار المصرية ، أعنى به مصطفى افندى نظيف، حتى وضع لدى موضع الترسانة قدمه الشريف، وكان الغليون إذ ذاك قد بادر الى قطع أكثر العلائق ، وودائع الخلائق، بحضور المهندس الذى هو لكل من قضى حاوى ، الخواجه سيريزى الفرنساوى ، فتقدّم الموما اليه لدى ساحة مكارم ولى النعم وأشار الى أن هذا هو وقت الدعاء، من زمرة العلماء ، فتقدّموا الى جهة الغليون الراسى كالطود المتين، ولدى دعائهم قال الحاضرون آمين، فتلا حينئذ لسان حال الغليون، عم يتساءلون، ثم نبذ باقى العلائق ، وأنشد بمحضر الخلائق :

لستُ أخشى عسَف الرياح اذا ما ⁂ بِنتُ عن ساحلٍ ووسّطتُ بحرا

إستقالة المسيو دى سيريزى :

لقى المسيو دى سيريزى عقبات شتى فى المضى فى عمله على رأس ترسانة الاسكندرية ، من ذلك أنه كان قد استعان فى بادئ الأمر بجماعة من الصناع الأوروبيين للقيام بالأعمال الفنية التى لم يكن المصريون قدحذقوا فيها بعد . وكان إقدامه على إنشاء الترسانة قدأزعج بعض الشركات التجارية الأجنبية التى كانت تجنى الأرباح الوفيرة من وساطتها فى التوصية فى الخارج على بناء السفن الحربية لمصر ، فأخذت تدس الدسائس للمسيو دى سيريزى وتثبط العزائم وتذيع اشاعات السوء عن فشل

مشروعه بين العمال الأوروبيين الذين كانو يتولون رياسة الأقسام الصناعية فى الترسانة ويدربون عليها العمال المصريين ، كما سعت الى تحريضهم على الشغب والعصيان مما أدى الى وقوع الفتن فى بعض الورش وأفضى الى الارتباك والخلل فى العمل . من ذلك أنه حدث عند الشروع فى إنزال السفينة الثانية من منشآت الترسانة الى البحر أن انقطعت حبائلها قبل الميعاد بفعل فاعل قصد إتلافها .

غير أن هذه العقبات لم تدخل اليأس الى قلب المسيو دى سيريزى ، بل قابل تلك الدسائس برباطة جاش وإرادة قوية خصوصا لما آنس فى محمد على باشا إهماله الوشيات ، فمهد له بذلك سبيل التفرغ الى أعماله والاهتمام بإنجاز المشروعات الجليلة التى عاهد نفسه على تنفيذها من غير توان ولا إمهال .

وقد وفق المسيو دى سيريزى إلى تعليم المصريين تدريجيا الصناعات التى كانت وقفا على الأجانب حتى حذقوها بل ضارعوا الأوروبيين فيها ، فاستطاع محمد على باشا الاستغناء عن فريق كبير من هؤلاء اللهم إلا فئة صغيرة من المعلمين الفرنسيين قصد ببقائهم فى الخدمة الإشراف على كيفية استعمال المواد اللازمة لبناء السفن .

إلا أن دسائس التجار الأوروبيين لم تنقطع بعد انتظام العمل فى الترسانة فإنه بعد أن صارت تخرج السفن الحربية وبعد أن استغنت مصر عن ابتياع السفن من الخارج كانت البلاد مع ذلك مضطرة إلى جلب المهمات والأدوات التى تدخل فى إنشائها من الخارج كالأخشاب والحديد والنحاس ، فكان التجار الأوروبيون يغالون فى أثمانها ويوردون الأصناف الرديئة منها ، على أن محمد على لم تفتر عزيمته الجبارة عن مغالبة تلك العقبات وتذليلها ومتابعة إنشاء السفن بهمة لا تعرف الكلل ولا الملل ، وألف مجلسا ناط به كل ما يلزم لأعمال السفن وجعل المسيو دى سيريزى رئيسا له .

ولكن التجار الأوروبيين ما لبثوا أن ائتمروا به وما زالوا يحرجونه حتى اضطر إلى الاستقالة من منصبه واعتزل خدمة الحكومة المصرية وعاد إلى تولون فى ١٩ سبتمبر سنة ١٨٣٥ ، وأقام هناك إلى أن عاجلته المنية فى ١٥ ديسمبر سنة ١٨٦٤ .

على أن أعمال الترسانة سارت بعد استقالة المسيو دى سيريزى فى تقدم مستمر بفضل إدارة مهندسيها المصريين أمثال حسن بك السعران ومحمد بك الراعى من خريجى البعثات البحرية حتى بلغت العمارة الحربية المصرية درجة فاقت بها كثيرا من أساطيل الدول الأوروبية .

المعسكر البحرى للتعليم برأس التين :

أنشأ محمد على باشا معسكرا لتعليم البحارة من الجنود الأعمال البحرية ليكونوا بحارة الأسطول وجنوده ، فانتقاهم من كل المديريات وأعدّ لاقامتهم وتدريبهم الجهة الشمالية الشرقية من رأس التين بحيث أتسعت لعشرة آلاف نفس ، كما أعدّ لهم مركبا فوق البر بصواريه وقلوعه لتعليمهم استعمال الأشرعة . ولما تم تدريب البحارة وزعهم على السفن الحربية فانتظمت طوائف الجنود والبحارة وصار نظامهم يضارع الأنظمة البحرية فى الأساطيل الأوروبية .

كذلك أنشأ محمد على باشا مستشفى للبحرية فى شبه جزيرة رأس التين وأخرى فى الترسانة .

مدرسة بحرية على ظهر البحر :

وإلى جانب المعسكر البحرى للتعليم أسس محمد على باشا مدرسة بحرية لتخريج الضباط البحريين على ظهر إحدى السفن الحربية الراسية بميناء الاسكندرية . ولما اتسع نطاقها قسمت المدرسة فرقتين كل واحدة بسفينة ، وكان ناظرها حسن بك القبرسلى ، ومن مدرّسيها القبودان أنطون بونانسى والقبودان كاميلو موسكاتى

ومحمد بك الترجمان ، غير أن القبرسلى كان بطبعه رجعيا يتمرد على كل شيء عصرى حديث وينعى على كل العلوم الحديثة ويقول إنها مخترعات شيطانية . واتفق أن وقعت مشادة عنيفة فى هذا الصدد بينه وبين أمير البحار عثمان نور الدين باشا ، فاغتاظ القبرسلى من توبيخ وجهه اليه نور الدين وعزم على الانتقام منه ، فانتهز فرصة عطلة يوم الجمعة — الموافق ٢٦ أكتوبر سنة ١٨٢٧ — ونزل إلى قاع السفينة المدرسية وأطلق رصاص مسدسه على البراميل المملوءة بالبارود فانفجرت الفرقاطة ونسف هو معها ، فكلف الوالى مصطفى مطوش باشا بإعادة تنظيم المدرسة البحرية غداة هذا الحادث الأليم .

وبعد وفاة حسن بك القبرسلى تولى إدارة المدرسة كنج عثمان بك تحت إشراف مصطفى مطوش باشا ناظر البحرية .

وقد نبغ من هذه المدرسة كثير من الضباط البحريين الذين رفعوا رأس مصر عاليا فوق ظهر البحار أو تولوا إدارة الشؤون البحرية فى مصر[(١)]، نذكر منهم :

خير الدين قبودان .
هدايت محمد قبودان .
عبد اللطيف قبودان .
بابا سليم قبودان .
أحمد نورى الجوخدار قبودان .
أحمد شاهين قبودان .
حسين شيرين قبودان[(٢)] .
خورشيد أبو فصاده قبودان .
جعفر مظهر قبودان .
محمد راشد قبودان .
حافظ خليل قبودان .
سليم قبودان .
حافظ مصطفى قبودان .
مرجان قبودان .

---

(١) اسماعيل سرهنك باشا : "حقائق الأخبار عن دول البحار" ج ٢ ص ٢٤٣ ، وعبد الرحمن الرافعى بك : "تاريخ الحركة القومية — عصر محمد على" ج ٣ ص ٤١٨ .

(٢) هو الفريق حسين شيرين باشا الذى تولى فيما بعد وكالة نظارة البحرية فى أوائل عهد الخديو توفيق ، وقد تزوجت بنته من حسين رمزى باشا وأنجبا فؤاد شيرين باشا محافظ القنال واسماعيل شيرين بك وحسين شيرين بك .

برغمه لى أحمد قبودان . وسيل قبودان .
مصطفى الكريدلى قبودان . إبراهيم كره كوز قبودان .
حاجو قبودان . عثمان قاح قبودان .
حافظ الشيرازى قبوادن . عثمان البوتى قبودان .
بود رملى أحمد خوجه قبودان . سليم البيرقدار قبودان .
عارف قبودان . مصطفى البلاوجى قبودان .
إسماعيل قبودان . بوغجه أطه لى أمين قبودان .
أمين الطويل قبودان . بوغجه أطه لى سليمان قبودان .
بوغجه أطه لى خليل قبودان . مطوش قبودان .
خورشيد قبودان .

البعثات البحرية :

لم يكتف محمد على باشا بإنشاء المدرسة البحرية بل كان يختار بعض الضباط البحريين ويرسلهم إلى إيطاليا وفرنسا وانجلترا فى بعثات علمية لإتمام علومهم بها وممارسة الفنون البحرية على ظهر السفن الحربية الأوروبية .

ففى سنة ١٨٠٩ أُرسل عثمان نور الدين بناء على وساطة المسيو يوسف بكتى قنصل السويد بمصر فى بعثة علمية إلى ميلانو و بيزا وليفورن بإيطاليا حيث مكث بها نحو خمس سنوات ، ثم انتقل إلى باريس عاصمة فرنسا فأتم فى معاهدها العلوم الحربية والبحرية وتلقى فنون السياسة و إدارة الحكم ولبث بها سنتين عاد على أثرهما إلى مصر فى خلال سنة ١٨١٧ وصار أمير البحار الثالث فى عهد محمد على باشا [١] .

(١) ذكر الأمير عمر طوسون فى كتابه : "البعثات العلمية فى عهد محمد على" ص ١١ ، أن عثمان نور الدين أرسل الى فرنسا فى سنة ١٨١٩ وعاد الى مصر فى ١٨٢٠ ، غير أن الأستاذ جمال الدين الشيال أثبت فى مقالة نشرها فى مجلة "الكتاب" عدد شهر سبتمبر سنة ١٩٤٦ ص ٧٣٢ ، أن عثمان نور الدين سافر فى سنة ١٨٠٩ (لا فى سنة ١٨١٩) الى ايطاليا ثم الى فرنسا (لا الى فرنسا فقط) وعاد الى مصر بعد =

وفى سنة ١٨١٧ أوفد الوالى فى بعثة علمية إلى فرنسا حسن الاسكندرانى ومحمد شنن ومحمود نامى بمعية المسيو دروفيتى (Drovetti) قنصل فرنسا بمصر وتحت إشرافه [١].

وما أن قضى الطلبة المصريون عامين كاملين فى الدرس والتحصيل لإتقان اللغة الفرنسية حتى آثر ثلاثتهم التخصص فى العلوم البحرية، فانخرطوا فى سلك الكلية البحرية الفرنسية بتولون، وعلى أثر تخرجهم قاموا بثلاث رحلات علمية على سفن فرنسية فتدربوا على قيادتها وزاروا بلاد البرازيل ورأس هورن بأمريكا الجنوبية وبلاد النرويج والسويد وغيرها من الأقطار والأمصار النائية وعادوا إلى

= ثمانى سنوات أى فى سنة ١٨١٧ (لا بعد سنة واحدة أى فى سنة ١٨٢٠) وعمدتنا فى تحقيق تلك التواريخ وثيقة معاصرة هى خطاب تاريخه ٢٢ أكتوبر سنة ١٨٣٠ صادر من بزونى (Pezzoni) الى ريبو بيير (Ribeaupierre) وكلاهما من موظفى القنصلية الروسية فى القاهرة فى عهد محمد على. وفى هذا الخطاب ترجم بزونى لعثمان نور الدين فذكر أنه أحد التلاميذ الذين أرسلهم فى سنة ١٨٠٩ يوسف بكتى (Joseph Bokty) قنصل السويد فى القاهرة ليتلقوا العلم فى إيطاليا على نفقة محمد على باشا، ثم ذكر أنه مكث يطلب العلم فى بيزا نحو خمس سنوات ثم رحل الى فرنسا ليتم بها تعليمه فلبث بها سنتين وعاد الى مصر فى أثناء سنة ١٨١٧، وهذا الخطاب منشور ضمن الوثائق الروسية التى جمعها رينيه قطاوى بك فى كتابه: "حكم محمد على من واقع الوثائق الروسية بمصر" ج ١ ص ٣٨٧.

(١) نقل الأمير عمر طوسون فى مؤلفه: "البعثات العلمية فى عهد محمد على" ص ٣٧ وكذلك عبد الرحمن الرافعى بك فى الجزء الثالث من كتابه: "تاريخ الحركة القومية — عصر محمد على" ص ٤٥٧ عن المسيو جومار (Jomard) فى الرسالة التى نشرها بالمجلة الأسيوية (La Revue Asiatique) عدد أغسطس سنة ١٨٢٨ ص ١٠٩، أسماء اعضاء البعثة التى أرسلها محمد على باشا الى بريست بفرنسا فى شهر يوليه سنة ١٨٢٦ فذكروا ضمن الطلبة الذين تخصصوا فى الملاحة والفنون البحرية: حسن الاسكندرانى ومحمد شنن ومحمود نامى، غير أن الواقع أن حسن الاسكندرانى وزميليه سافروا الى تولون (لا الى بريست) فى سنة ١٨١٧ (لا فى سنة ١٨٢٦) تحت إشراف المسيو دروفيتى (لا تحت اشراف المسيو جومار) وعادوا من فرنسا فى أوائل سنة ١٨٢٥ (لا فى سنة ١٨٣١)؛ وحجتنا فى تحقيق هذه التواريخ أن حسن الاسكندرانى اشترك فى موقعة نافارين فى يوم ٢٠ أكتوبر سنة ١٨٢٧ وكان يقود الفرقاطة "الإحسانية" التى غرقت هناك، كما اشتبك فى خلال هذه المدة مع القائد اليونانى مياوليس (Miaulis) وأسر غولتا يونانيا اقتاده الى الاسكندرية وخلع عليه محمد على باشا فى سنتى ١٨٢٦ و ١٨٣٠ خلعتين عظيمتين تقديرا لما أداه للأسطول المصرى من جليل الخدمات، وما كان شىء من ذلك ممكنا لو كان الاسكندرانى فى هذا الوقت يتلقى الدروس بعد فى معاهد فرنسا!

مصر فى أوائل سنة ١٨٢٥ [١]، وقد صار حسن الاسكندرانى أميراً من أمراء البحار، وتبوأ محمد شنن وكالة العمارة المصرية، وتولى محمود نامى [٢] قيادة الغليون "الاسكندرية" وعين ناظرا للمالية سنة ١٨٥٩ .

وفى سنة ١٨٢٨ أرسل محمد على باشا إلى فرنسا ستة تلاميذ لتعلم الإنشاءات البحرية بثغر تولون وهم : محمد أنيس وحسن السعران ومحمد الراعى وعيسوى جاد ومحمد يحيى الذين عادوا فى أواخر سنة ١٨٣٠ فى حين بقى زميلهم عارف افندى بعدهم خمس سنوات ورجع فى أوائل سنة ١٨٣٦ .

وفى سنة ١٨٣٠ أرسل محمد على باشا إلى فرنسا تلميذين تخصصا فى صناعة إنشاء السفن وهما : حسن البغدادى وعلى البيزاوى وعادا إلى مصر فى منتصف سنة ١٨٣٢ ، كما أرسل الوالى فى السنة نفسها إلى انجلترا أربعة تلاميذ تخصصوا فى الفنون البحرية وهم : عبد الكريم افندى وعبد الحميد الديار بكرلى افندى ويوسف آكاه افندى ويوسف عبادى افندى ، وعلى أثر عودتهم إلى مصر وزعوا على السفن الحربية المصرية .

وأخيرا أرسل محمد راغب أفندى إلى انجلترا للتخصص فى صناعة بناء السفن [٣].

ترجمة المؤلفات العلمية البحرية :

على أثر عودة الطلبة المصريين من البعثات العلمية اختار محمد على باشا نخبة منهم كلفهم بترجمة المؤلفات العلمية البحرية الأجنبية فتوفروا على هذا العمل وأدوه على الوجه الأكمل، فترجم عثمان نورالدين كتاب "القواعد البحرية" وكتاب "السياسة البحرية"، وترجم حسن الاسكندرانى ومحمود نامى كتابا فى "فن الحرب البحرية"،

---

(١) بنت بطوطة : « صفحات من تاريخ البحرية المصرية فى عهد محمد على باشا » ص ٥ — ٤١ .

(٢) هو جدّ الداماد أحمد بك نامى رئيس حكومة سوريا سابقا .

(٣) الأمير عمر طوسون : "البعثات العلمية فى عهد محمد على" ص ١١ و ٣٧ و ٣٨ و ٥٤ و ٥٥ و ٥٦ و ١٠٠ و ١٠١ ، وعبد الرحمن الرافعى بك : "تاريخ الحركة القومية — عصر محمد على" ص ٤١٩ و ٤٥٧ و ٤٦١ .

وترجم عبد الحميد الديار بكرلى مؤلفا فى "مقياس السفن"، ونقل محمد شنن "قانون البحرية" إلى اللغة العربية، وترجم أحمد خليل افندى المهندس "قانون البحرية" وكتابا فى "الطوبجية البحرية"(١).

النظام على ظهر السفن المصرية :

كان بحارة الأسطول المصرى يجندون من الشبان الذين تتراوح أعمارهم بين ١٨ و ٢٤ سنة ، وكان يقسم مجموعهم أورطا كل أورطة منها تضم ١١٠٠ رجل، ثم توزع هذه الأورط على أربع سفن قديمة من نوع القرويت ، كانت ترسو فى ميناء الاسكندرية ويستعملها الجنود سكنا لهم .

وكان التعليم النظرى للجنود مقتبسا من نظام البحرية الفرنسية ، بحيث يكون كل جندى صالحا لجميع الخدمات على ظهر السفن المختلفة، فيجيد إطلاق البندقية والمدفع ويلم بدقائق السفينة كلها ، وينتهى تعليمه بعد ما يقضى ثمانية أشهر فى مران قاس طويل .

ولم تكن حياة البحار على ظهر السفينة الحربية المصرية تختلف كثيرا عنها فى السفن الحربية الأوروبية، فقد كان البحارة يبدأون يومهم بالنداء بتأدية صلاة الفجر وكانت صلاة جامعة يؤدّونها على ظهر السفينة، ثم يشرعون فى القيام بأعمال النظافة التى تقضى بها التعليمات ،وهى تنظيف السفينة تنظيفا دقيقا جدّا من الداخل ومن الخارج فى جوانبها الأربعة : المقدّم والمؤخر واليمين واليسار .

وكان يلى ذلك التدريب على الأسلحة واستعمال البنادق و إعداد بطاريات المدافع و إطلاقها ، والتمرّن على استعمال السلاح الأبيض وعلى القيام بأعمال الاشارات ووضع بيان بالعقوبات المتوقعة على بعض البحارة والاجازات الممنوحة لغيرهم عند ما تكون السفينة راسية فى المرفأ .

(١) محمد عبدالقادر حمزة : "الأسطول المصرى فى عهد محمد على باشا الكبير" (جريدة "البلاغ" عدد ٧ نوفبر سنة ١٩٣٨) ، واسماعيل سرهنك باشا : "حقائق الأخبار عن دول البحار" ج ٢ ص ٤٧ .

وكان البحارة يلبسون ملابس مماثلة لملابس عساكر الجيش ، وتتألف بزتهم من شروال وسترة من القطن الأبيض السميك ، لها طوق ملون وهلب من الجوخ فى الظهر وطربوش مغربى وحذاء ذى نعلين من الجلد وكبود صغير من الجوخ ، ونوع من الثياب لا تنفذ اليها المياه يلبسونها وهم فى عرض البحر وفى أثناء هياجه .

وكان يتألف طعام البحارة من حساء وأرز وفول وعدس ولحم ضأن ، يضاف اليها مقدار غير قليل من البقصمات المصنوع فى رشيد عندما تكون السفينة فى عرض البحر، وجرايات مضاعفة من السكر والبن لمن يقوم بأعمال الحراسة والسهر .

وكان على حراس الليل أن يكرروا فى فترات منتظمة صياحا أو نداءات تشبه نداء جنود السهر فى البحرية الفرنسية حتى لا تستولى عليهم الغفلة أو يتمكن منهم الإهمال ، فضلا عن مراقبة المفتشين لهم (١) .

وكانت خدمة الليل تؤدى فى نوبتين للحراسة بقيادة كبار الضباط ، فيتولى القبودان نفسه نوبتجية الحراسة الأولى مع مساعدة أحد الملازمين أو العلمدارية ، ويتولى القبودان الثانى النوبتجية التالية مع ملازمين آخرين ، كل منهما بدوره ، وكان ضباط الخدمة يتولون كتابة دفترظهر السفينة ومخفر الحراسة و يوقعون عليهما و يراجعهما القبودان نفسه ، وكانت شعلة النار أو إرشادات الليل موضوعة لأغراض خاصة .

وقد انفردت البحرية المصرية بميزة خاصة هى خدمة الاضاءة ، إذ زودت كل سفينة بقناديل وبفرقة من الاخصائيين فى إضاءتها ، وقد تولى مجلس البحرية الأعلى تنظيم وسائل الإضاءة بدقة و إحكام نالا إعجاب الأجانب وتقديرهم .

وقد أشار الأميرال دوران فييل الى هذا النظام المستحدث فقال : " إن نظام الإضاءة يمكن أن يعتبر شيئا جديدا آخر أدخل فى البحرية المصرية ، فقد كان يعهد بهذه الإضاءة الى فرقة ، عملها الوحيد صيانة جميع المصابيح والفوانيس والقناديل ونقلها وتخصيص كمية من الوقود للاضاءة على ظهر السفينة الأسفل " .

---

(١) ابتدع هذا النظام فى نحو سنة ١٨٤٢ عندما تولى حسن الإسكندرانى باشا مقاليد نظارة البحرية .

هذا وقد كان النظام العسكرى على ظهر السفن المصرية قاسيا جدا، وكانت عقوبة الجلد من بين أنواع العقوبات الواردة فى قانون النظام البحرى[1]، وكان توقيع

(١) كانت عقوبة الجلد مستعملة أيضا فى الاسطول البريطانى فى ذلك العصر وكان الانجليز يسمونها "القط ذو الذيول العشرة".

وقد بقيت العقوبة البدنية مستعملة فى الجيش المصرى حتى أمر حضرة صاحب الجلالة الملك فاروق بإلغائها فى شهر أغسطس سنة ١٩٤٧، وتنفيذا لتلك اللفتة الملكية الكريمة أرسل كبير الياوران إلى وزير الدفاع الوطنى الكتاب التالى :

"أتشرف بإبلاغ معاليكم أنه لما كان جزاء العقاب البدنى (أى الجلد) أصبح لا أثر له اليوم فى جيوش الأمم المتمدينة لأنه يتنافى مع مبادئ الإنسانية، وكان يتخذ وسيلة فى البلاد المحتلة لإذلال نفس الجندى الوطنى وقتل روحه المعنوية وشعوره بالكرامة، وإن بقاء هذه العقوبة سارية فى جيش جلالة الملك الذى أخذ أهبته ليتبوأ مكانه بين جيوش العالم المتحضر لوصمة كبيرة، كما أن صدور قانون التجنيد الإجبارى سيترتب عليه تجنيد الطبقات المثقفة من الشباب التى تنظر للعقوبة البدنية بعين المقت، وتعتبر مجرد النص عليها بقوانين الجيش عملا لا يتفق مع نهضة الجيش الحديثة.

"فقد تعطف مولانا حضرة صاحب الجلالة الملك المعظم قائد الجيش الأعلى وأصدر أمره السامى الكريم بإلغاء العقاب البدنى من بين الجزاءات المنصوص عليها بقانون الأحكام العسكرية وقوانين الجيش المعمول بها الآن، كما أمر جلالته بنشر ذلك على جميع الجنود فى أنحاء المملكة".

والمنظور أن يوافق البرلمان قريبا على مشروع قانون بهذا المعنى.

وبهذه المناسبة نقول إنه فى شهر نوفبر سنة ١٩٤٧ ناقش مجلس العموم الأسترالى مسألة الغاء عقوبة الجلد. فدافعت الحكومة الأسترالية عنها وكتب مفتش عام السجون هناك مقالا حبذ فيه هذه العقوبة جاء فيه : "لاحظت طوال الستين سنة الماضية أن كل رجل جلد قد تحسنت صحته وزاد وزنه، كما لاحظت أن صعوبة العقوبة ليست فى عملية الجلد بل فيما يسبقها من توتر الأعصاب فى أثناء ربط الشخص على عمود الجلد وفى أثناء تلاوة الحكم ثم فى انتظاره الجلدة الأولى. وأستطيع أن أقرر أن عقوبة الجلد هى أنجع عقوبة للمجرمين الأشقياء الذين اعتادوا إقتراف الجرائم كما أنها العقوبة الملائمة لمن ارتكبوا الجرائم الجنسية والأخلاقية. والشخص الذى يبيع انسانيته فى جريمة من هذا النوع لا يصح أن يعترض على عقوبة الجلد فيدعى أنها منافية للإنسانية".

على أن علماء القانون وعلماء الأجتماع يقولون إنه ليس المقصود بالعقاب تعذيب الجانى والتنكيل به، بل المقصود به إصلاحه وتهذيبه وتنفيره من الجريمة. وعقوبة الجلد لا تؤدى إلى هذا بل هى تشعر الجانى أنه فقد كرامته وانسانيته إذا جلد بالسياط كما يجلد الحيوان البهيم وهو لهذا يزداد سخطا على المجتمع وعلى الحياة.

الجزاءات والعقوبات موكولا الى مجالس عديدة هى : مجالس السفن ، ومجالس الفرق ، ومجالس الأسطول ، ومجالس نظارة البحرية .

ومن أمثلة الأحكام الرادعة التى أصدرتها تلك المجالس حكم صدر فى سنة ١٨٣١ من مجلس عسكرى عال قضى بإعدام قومندان اندفع بسفينته فى بوغاز ميناء الاسكندرية دون أن يستعين بالبوغازجى أى بالدليل كما كانت تقضى به التعليمات ، فحطم سفينته على الصخور ، وعلى الرغم من المساعى التى بذلت لدى محمد على باشا للعفو عنه ، فقد نفذ الحكم فى القبودان فكانت عبرة لغيره حالت دون وقوع مثل هذه الحوادث فى المستقبل .

إصلاح ميناء الاسكندرية وتوسيعه :

بذل محمد على باشا جهدا كبيرا فى توسيع ميناء الاسكندرية وتعميقه ، واستحضر لهذا الغرض الكراكات من أوروبا حتى صارت السفن ترسو عند الأرصفة بعد أن كانت ترسو بعيدة عن الشاطئ . وأذن للسفن الأوروبية التجارية والحربية فى الدخول فى المرفأ بعد أن كان غير مباح لها منذ عهد المماليك أن ترسو إلا فى الميناء الشرقى ، فأخذت السفن الأجنبية تفد على الاسكندرية مما أدّى الى اتساع حركة التجارة .

ولم تكن المراكب الكبيرة التجارية والحربية تستطيع دخول الميناء الغربى ، المخصص الآن لاستقبال جميع أنواع البواخر والبوارج ، بل كان دخولها مقصورا على الميناء الشرقى ، ومع ذلك كان هذا الدخول محفوفا بأخطار جمة ، منها وجود بعض الصخور فى نواح عديدة وتسلط الرياح الشرقية والشمالية على هذا القسم من الميناء وقلة عمق مياهه ، ولهذا ازدادت حوادث غرق البواخر وخاصة فى فصل الشتاء ، فكان أكثرها يضطر الى البقاء خارج الميناء على أن تتولى المراكب والزوارق الشراعية نقل البضائع والأفراد الى الشاطئ .

فرأى محمد على إتماما لهـذه المشروعات الجليلة توسيع الميناء الغربى وجعـله صالحا لدخول مختلف أنواع السـفن، فأحضر له الكراكات من الخارج وأشرف بنفسه على العمل، فتم التوسيع والتعميق فى مدّة قصيرة، وخاصة القسم الواقع أمام أحواض الترسانة الجديدة، ليسهل بناء السفن الحربية و إنزالها، وجعل للميناء إدارة خاصة سميت فى ذلك الوقت "إدارة ليمان رئيس" أسندت رياستها الى ضابط يدعى بوغجه اطه لى جاويش وهو أول رئيس لميناء الاسكندرية .

وفى سنة ١٨٤٤ أنشأ محمد على فى الميناء حوضا لترميم السفن على يد موجيل بك ومظهر باشا و بهجت باشا كما أنشأ رصيفا للشحن فى المرفأ .

وأخيرا شيد مظهر باشا فنار الاسكندرية على شبه جزيرة رأس التين، لإرشاد السفن القادمة إلى الميناء والخارجة منه، وتعدّ هذه المنارة من أجلّ أعمال العمران التى تمت فى عصر محمد على .

آراء الأجانب فى البحرية المصرية :

رأى المـاريشال مارمون (Maréchal Marmont) :

زار المـارشال مارمون ثغر الاسكندرية فى خلال سنة ١٨٣٤ وكتب يقول :

"زرت الترسانة والأسطول وكنت شديد اللهفة لزيارة هذه المنشآت المدهشة التى لم يكن يتصور العقل تأسيسها . ففى سنة ١٨٢٨ لم يكن بالاسكندرية إلا ساحل قفر، ولكن هذا الساحل أصبح فى سنة ١٨٣٤ يحوى ترسانة كاملة بنيت على مساحة واسعة وأحواض للسفن ومخازن ومعامل ومصانع من كل نوع، وممـا استوقف نظرى ورشة الحبال التى يبلغ طولها ١٠٤٠ قـدما أى فى طول ورشة الحبال بثغر تولون، وقد شاهـدت فى الترسانة عمالا يعملون فى مختلف معاملهـا ولهم مهارة فى كل ما يعهد اليهم من الأعمال البحرية وهم جميعا من المصريين، ويسود بينهم

النظام والعمل والنشاط ، وهـذه الترسانة التى لم يمض على إنشائها أكثر من ست سنوات قد صنع فيها عشر بوارج كل واحدة منها مزوده بمائة مدفع ، وقد تم تسليح سبع منها تمخر الآن عباب البحار ، أما الثلاث الأخرى فلا تزال فى الحوض على وشك نزولها إلى البحر ، هذا فضلا عن السفن التى من نوع الفرقاطة والقرويت والابريق مما جعل عدد الأسطول يزيد على ثلاثين سفينة حربية ، وقد تمت هذه المنشآت ووصلت البحرية المصرية إلى هذه النتائج المدهشة فى ذلك الزمن القصير فى بلاد ليس فيها أخشاب ولا حـديد ولا نحاس ولم يكن فيها عمال ولا بحارة ولا ضباط مدربون ، أى أنها كانت مفتقرة إلى كل العناصر اللازمة لانشاء أسطول ، وهذه همّة لا نظير لها فى التاريخ ، والفضل فى هذا العمل الجليل راجع إلى كفاية المسيو دى سيريزى و إلى عزيمة محمد على باشا الحديدية التى تغلبت على كل الصعاب . وقد كان العمل يتولاه الرجال الفنيون ، ولكن محمد على كان يقضى أياما بأكملها وسط العمال ، فكان حضوره يبعث فى نفوسهم روح النشاط والهمة ويذلل العقبات التى تعترض العمل ويحمل كل واحد من العمال على بذل كل ما فى طاقته من المجهود . هذا وان العربى — يريد المصرى — له حظ عظيم من المقـدرة على التقليد تبلغ درجة النبوغ وهو متصف بالاستقامة والنشاط والغيرة مع المرونة والطاعة ، و بهذه الصفات يمكن الوصول إلى تحقيق كل ما يريده الانسان ، و بفضل هذه المزايا صار العمال الذين خرجوا من صفوف الفلاحين اخصائيين فى الفروع والفنون التى توفروا عليها كل فيما خصص له .

” ولم يقتصر الأمر على تدريبهم على أعمال القلافطة والنجارين والحدّادين ، بل تخصص منهم كثيرون لأعمـال بلغت غاية الدقة ، فنجحوا فى صنع آلات البحرية كالبوصلات والنظارات .

” وقـد شاهدت بنفسى المعـامل التى تصنع فيها هـذه الآلات والعمال الذين يصنعونها ، ورأيت الإتقان فى صنعها ، والعمال الفنيون الذين يصنعونها لم تمض عليهم

سنتان فى التمرن على تلك الأعمال . ومن الحق أن يقال إنه لا ينتظر الوصول إلى هذه النتيجة بمثل هذه السرعة من عمال أوروبيين يؤخذون من صفوف الفلاحين مهما كانت الأمة التى يختارون منها .

”وقد نزلت إلى الميناء لزيارة البوارج المصرية الراسية بها وكان عددها سبعا وقد عادت حديثا من جولة فوق ظهر البحار على سواحل آسيا (سوريا والأناضول) حيث قضت ستة أشهر ، وكل بارجة منها مسلحة بمائة مدفع ومدافعها كلها من عيار واحد وقذائفها من حجم واحد ، ولا شك أن وحدة العيار لها فائدة كبرى عندما تشتبك البوارج فى قتال. ومن المدهش أن هذه الميزة السهلة فى ذاتها لم تلتفت لها الدول البحرية الكبرى وأن ابتكارها يجىء على يد دولة حديثة تبدأ عهدها بالحضارة (١) ...“ .

رأى كلوت بك (Clot Bey) :

وهذه شهادة كلوت بك :

” مما لا ريب فيه أن إيجاد ترسانة و إنشاء أسطول على هذا الوجه من السرعة لمما يقضى بالإعجاب و يدل على قوة العبقرية ، فقد كان شاطئ البحر بالإسكندرية كالصحراء الجدباء خالية من كل أثر لمخلوق ، فلم تمض سنوات أربع حتى عمر بترسانة كاملة الأدوات مستجمعة لشتات اللوازم والتجهيزات ، فمن قواعد منحدرة لإنشاء السفن عليها و إنزالها إلى البحر ، إلى ورش ومخازن ومصنع للحبال تمتد مبانيه طولا ألفا وأربعين قدما ، أى كطول مصنع الحبال بثغر تولون ، وأنشئت فى خلال تلك المدة عمارة مؤلفة من ثلاثين سفينة سلحت وجهزت بالعُدد والرجال وجربت للمرة الأولى من إنشائها فى مطاردة أحد الأساطيل العثمانية .

” وماهى إلا فترة قصيرة من الزمن حتى أدهشت البحرية المصرية أساطين علم البحر وثقاته ، سواء بدقة حركات السفن وضبطها أم بدربة البحارة وحسن

(١) مارمون : ”رحلة الماريشال مارمون“ ج ٣ ص ١٧١ و ١٧٣ و ١٧٨ .

قيامهم بالأعمال المنوطة بهم ، وقد أصبح المصريون وهم شعب مفطور على الامتثال ومحامد الخصال كأنهم خلقوا لممارسة البحر، و بالنظر إلى سكناهم شواطئ النيل وهو النهر الذى بلغ من السعة فى نظرهم ما دعاهم إلى تسميته بالبحر كانوا من أقدر الناس على السباحة وأميلهم الى معاناة فنون الملاحة، ومن المناقب التى توافرت فيهم تأثرهم الشديد بعوامل المناظرة والمنافسة وحبهم ألا يحرز قصب السبق سواهم، ومعلوم أن ثغر الاسكندرية تتردد عليه زائرة سفن كثيرة تخفق عليها أعلام دول مختلفة، فكان منظر هذه السفن يبعث فى نفوس الشبان المنتظمين منهم فى سلك البحرية روح الغيرة والحماسة، و يستفزهم الى الرغبة فى إطلاع الخبيرين الفنيين على ماحذقوه من الحركات والمناورات، ونما بذلك فى نفوسهم إحساس الشمم وتنبه الشعور بالكرامة، فكانت هذه المظاهرة من أقوى العوامل على تنافسهم فى إحراز أوفر قسط من العلوم والفنون . و يؤخذ من آراء الاخصائيين بحالة البحرية المصرية أن الفرق بينها و بين بحرية الآستانة كالفرق بين جيوش محمد على البرية وجيوش الباب العالى .

"وامتازت بحرية محمد على لأول وهلة بالتفوق فى شبه جزيرة المورة، وكان من دلائل تفوقها العظيم أن الحراقات اليونانية التى طالما هلعت لمرآها قلوب أهل الآستانة وقبعت بسببها أساطيلهم لم تخش بأسها السفن المصرية التى كان يتولى أمرها فى ذلك العهد قائد فرنسى هو المسيو لوتلييه (Le Tellier) ولقد شرف الأسطول المصرى الجديد مصر ورفع ذكرها فى أثناء حملة الشام، إذ قامت سفنه بمراقبة سواحل سوريا، ومنعت الأتراك من النزول إليها، وقبضت على بعض السفن العثمانية، وساعدت المصريين على حصار عكا، واقتفت أثر الدونانمة العثمانية التى كانت أكثر منها عددا وأوفر مددا ، حتى حصرتها فى ميناء مرمريس ثم دفعتها أمامها حتى مضيق الدردنيل، وقد أوشكت أن تجتازه لولا تدخل الدول الأوروبية التى حالت دون تحقيق هذه البغية مدفوعة بما هو معروف من عوامل السياسة .

"... وإن العمال المصريين هم الذين كانوا ينجزون أعمال إنشاء السفن وقد أظهروا فيها من الأهلية والدراية ما يوجب الدهشة، وكان عدد من يشتغل منهم بالترسانة يتراوح بين ستة آلاف عامل وثمانية آلاف، أما العمال الأتراك فلم يبد منهم ما يستوجب ارتياح المسيو دى سيريزى ورضاه عنهم، لأنهم كانوا من الزهو بنفوسهم والنزوع إلى العصيان والتمرد مما يحول دون صلاحهم لإجادة ما يناط بهم من الأعمال، فكانوا من هذا الوجه على نقيض المصريين الذين كانوا يدركون بسهولة سر المهنة مما كان ينجز أمامهم من الأعمال، ويتفهمون دقائقها بما عهد فيهم من الذكاء ودماثة الأخلاق والامتثال للرؤساء، هذا فضلا عن أنهم فطروا على تفهم ما غمْ عليهم فهمه على تحكيم النظر أكثر منه على الذكاء والعقل حتى أن الرسم البسيط يرشدهم إلى فهم حقائق الأشياء بمجرد النظر إليه قبل إمعان الفكر والروية فيه، إلا أن المصرى مع هذا سريع النسيان لما يتعلمه فضلا عن أنه اذا بلغ من التعليم درجة ما، لا يرغب فى تجاوزها إلى ما بعدها، وهذا النقص يحول بلا ريب دون سعيه إلى الكمال.

"هذا والمصريون أميل إلى مزاولة الصناعات التى أساسها تقليد الأشكال والنماذج الثابتة، ومن ثم تراهم يجيدون صناعة البكر وقماش الأشرعة والحبال والبراميل والنجارة الدقيقة ويحسنون ثقب الثقوب وقلفطة المراكب، وإنما لا يمكن الاعتماد عليهم فيها إذا مست الحاجة إلى تغيير الأحجام واستنباط أشكال تخالف ما عهدوه عليه من المثل كما يتفق أحيانا فى مصانع الآلات والحدادة والسبك ما لم يراقبهم فى أثناء أدائهم إياها الرؤساء الأوروبيون، فإنهم فى هذه الحالة يقومون بما هو مطلوب منهم على خير ما يرام.

"وترسانة الاسكندرية، التى يصنع فيها كل شىء بأيدى المصريين، تناظر جميع ترسانات العالم وهى دليل ناطق على مبلغ ما يمكن الاستفادة به من العمال المصريين،

ويقينى أن عامة الشعب فى أوروبا لا يستطيعون أن يؤدّوا من جلائل الأعمال ما يؤدّيه العمال المصريون فى مثل الوقت القصير الذى يقومون بها فيه ... ”[١] .

رأى الكولونيل روشفورسكوت (Rochfort Scott) :

وقد قال الكولونيل روشفورسكوت :

” إن البحارة المصريين فتيان أشداء يتدرّبون على إطلاق البنادق واستعمال الخنجر والخطاف ، طعامهم جيد وكساؤهم حسن وتبدو عليهم دلائل الصحة التامة ويتجلى فيهم الرضاء والارتياح إلى حظهم . والأوروبى الذى يزور سفينة من سفن الأسطول المصرى بعد سياحة فى أنحاء القطر المصرى لا يستطيع أن يدّعى أن الفلاحين الذين يلزمون بالانخراط فى سلك البحرية تعساء وجديرون بالرثاء والشفقة ”[٢] .

رأى المسيو دى كرجرست (De Kergrist) :

وكتب المسيو دى كرجرست قومندان الفرقاطة الفرنسية ” كونستانس “ (Constance) إلى القائد العام للأسطول الفرنسى فى شرقى البحر الأبيض المتوسط فقال :

” إن ضباط الأسطول المصرى يتقاضون راتبا يعادل راتبنا ، أما راتب البحارة فأقل من راتب بحارتنا ، ولكن طعامهم جيد وملابسهم متجانسة وسفنهم مجهزة بأحسن المعدّات ونظامها يشابه النظام الفرنسى وقباطنتهم الشبان الذين يتولون قيادة المراكب يجيدون المناورة بها ” .

---

(١) كلوت بك : ” لمحة عامة الى مصر “ ج ٢ ص ٢٤٦ .

(٢) روشفورسكوت : ” سياحات فى مصر وفى كانديا “ .

(٣) الأميرال دوران فييل : ” حملات محمد على وابراهيم البحرية “ ج ٢ ص ٤١ و ٤٣ .

رأى القومندان أوبرى بايول (Aubry Bailleul) :

وكتب القومندان أوبرى بايول قائد القرويت الفرنسى "سوربريز" (Surprise) بعد أن شاهد وحدات الأسطول المصرى فى أوائل شهر يوليه سنة ١٨٣٦ فى الإسكندرية فقال :

" لاحظت تحسينات محسوسة فى نظام السفن التى زرتها ورأيت عناية بنظافتها فى الداخل ، مما يدل على أنها ستكون عما قريب معادلة لما يرى فى الأساطيل الأخرى إن لم تتفوق عليها ، فبطاريات المدافع بنوع خاص لاحت بشكل فاخر وأعدت إعدادا حسنا للقتال (١) " .

رأى القومندان بروا (Commandant Bruat) :

وشهد القومندان بروا قائد السفينة الفرنسية "كويديك" (Le Couédic) تمرينات البحارة المصريين فلاحظ "أنهم على جانب عظيم من المهارة والجراءة (٢) " .

رأى المسيو كوشليه (Cochelet) :

وفى أول مارس سنة ١٨٤٠ أرسل المسيو كوشليه قنصل فرنسا العام بمصر الى الحكومة الفرنسية تقريرا عن الأسطول المصرى لاحظ عليه "مظهره الفخم المهيب" . ثم زاد فقال : "إن أسطولا كهذا إذا ألقيت مقاليده الى قواد ممتازين استطاع أن يقف فى وجه قوات بحرية عظيمة ويقاومها (٣) " .

رأى الأميرال لالاند (Amiral Lalande) :

وفى شهر يوليه سنة ١٨٤٠ أرسل الأميرال لالاند قائد الأسطول الفرنسى فى شرقى البحر الأبيض المتوسط تقريرا الى وزارة البحرية الفرنسية ضمّنه ملاحظاته

---

(١) الأميرال دوران فييل : "حملات محمد على وإبراهيم البحرية" ج ٢ ص ١٥٨ .
(٢) الأميرال دوران فييل : "حملات محمد على وإبراهيم البحرية" ج ٢ ص ١٥٦ .
(٣) الأميرال دوران فييل : "حملات محمد على وإبراهيم البحرية" ج ٢ ص ٢٠٨ .

على وحدات الأسـطول المصرى وقوّاده وبحارته فقال : " إن القباطنة ينهضون بواجبهم جيدا على الرغم من صـغر سنهم ، والبحارة متعوّدون على ركوب البحـر ومدرّبون على الملاحة ، وقد وضعت لهم جداول يحرصون على اتباعها بكل دقـة ويقومون بمناوراتهم على الوجه الأكمل ويتمرّنون على القتال تمرينا متواصلا ، وإذا عهدت بقيادة السفن الى قوّاد حازمين فإنه يمكن التكهن بأن تلك الوحدات تلبى أوّل دعوة للقتال " ثم ختم تقريره بقوله : " والخلاصـة أنى أعتقد بأن السفن المصرية بحالتها الراهنة تستطيع أن تنازل أية قوّة بحرية معادلة لها أو أن تبدى على الأقل مقاومة جدّية لأية قوّة أوروبية "[1] .

رأى القنصل فنتوتزى (Fantozzi) :

ولاحظ القنصل فنتوتزى على البحارة المصريين أنه " تلوح عليهـم أمارات الذكاء ويبـدون اهتماما جدّيا بصناعاتهم ، وعلى كل حال فإن نظامهم وطاعتهم له يوجبان الإعجاب "[2] .

الأسطول التجارى المصرى :

الى جانب الأسطول الحربى وجه محمد على عنايته أيضا الى الأسطول التجارى ، لأنه رأى بثاقب نظره أن الدول التى تملك المراكب الحربية والتجارية العديدة هى التى تروج تجارتها وتزداد رفعتها وينعم أهلها ، فأمر بإعداد بعض السفن التجارية لتكون واسطة بين الموانئ المصرية والموانئ الأجنبية ، فأعدّت ترسانة الإسكندرية بعض السفن لتسير سيرا منتظما بين الإسكندرية والآستانة .

---

(١) الأميرال دوران فييل : " حملات محمد على وإبراهيم البحرية " ج ٢ ص ٢٠٨ .

(٢) الأميرال دوران فييل : " حملات محمد على وإبراهيم البحرية " ج ١ ص ٤٥٥ .

ديوان البحـر :

كان الحكم فى عصر محمـد على باشا حكما مطلقا مركزا فى يد الوالى الذى لاقيد لسلطته سوى ما كان للباب العالى من حقوق ، وكان الوالى مستقلا فى إدارته يقوم بفرض الضرائب و بإنجاز الأعمال العامة و بسن التشريعات .

ومنذ سـنة ١٨٠٥ بادر محمد على باشا الى إنشاء مجلس سمى " ديوان الوالى " عاونه فى إدارة البلاد ، فكانت مهمته تنحصر فى إبداء الرأى فى المسائل التى تعرض عليه ، ثم يصدر الوالى أمره فيها باعتباره مصدر جميع السلطات ، وكان اختصاص المجلس شاملا للمسائل التشريعية والقضائية والتنفيذية .

ولما تعددت الأعمال قسّم " ديوان الوالى " الى دواوين مختلفة اختص كل منها بعمل معين تحت إشراف رئيس الديوان العالى ، وفى سـنة ١٨٣٨ وُضع لهذه الدواوين نظام جديد فوزعت أعمالها على سبعة دواوين ، عرفت باسم " دواوين العموم " يرأس كل منها مأمور تحت رياسة كتخدا بك (وهو بمثابة رئيس مجلس الوزراء اليوم) .

وقد حصر " قانون السياسة نامه " السلطة التنفيذية فى الدواوين السبعة الآتية : الديوان العالى ، وديوان الإيرادات ، وديوان الجهادية ، وديوان البحـر ، وديوان المدارس ، وديوان الأمور الإفرنجية والتجارة المصرية ، وديوان الفابريقات .

وأول من تولى " ديوان البحر " الحاج عمر ، ثم خلفه مصطفى مطوش باشا فى ٧ يونيه سنة ١٨٢٥ ، ثم حسن باشا الإسكندرانى (قبل ١٠ سبتمبر سنة ١٨٤٤)[١] .

أمير البحار الثالث عثمان نور الدين :

ولد عثمان نور الدين بجزيرة مدلى (Mitylène) حوالى سنة ١٧٩٤ ، ثم انتقل مع أسرته الى مصر حيث استقر به النوى ودخل أبوه فى خدمة محمد على باشا الذى

---

(١) أمين سامى باشا : "تقويم النيل وعصر محمد على باشا" ج ٢ ص ٣١٧ و ج ٣ المجلد الأول ص ١١ .

عينه فراشا أو سقاء فى أحد قصوره ، فعرف الابن باسم "عثمان سقه باشى زاده"
أى عثمان ابن الباش سقا .

غير أنه سرعان ما أبصر الوالى فى عثمان دهاء وذكاء نادرين ، فأرسله على نفقته الخاصة فى سنة ١٨٠٩ — بناء على طلب المسيو يوسف بكتى (Joseph Bokty) قنصل السويد فى مصر — فى بعثة علمية الى ميلانو و بيزا وليفورن بايطاليا حيث مكث بها نحو خمس سنوات ، ثم انتقل الى باريس عاصمة فرنسا فأتم فى معاهدها العلوم الحربية والبحرية وتلقى فنون السياسة وإدارة الحكم ولبث بها سنتين عاد على أثرهما الى مصر فى سنة ١٨١٧ وهو يجيد من اللغات التركية والعربية والايطالية والفرنسية ويلم بحظ لا بأس به من الانجليزية .

وما ان قفل عثمان راجعا الى مصر حتى عين كاشفا فى حرس محمد على باشا الحربى ثم عهد اليه تنظيم مكتبة قصر ابراهيم باشا ببولاق الى أن نيط به فى خلال سنتى ١٨٢٠ و ١٨٢١ أمر تدريس علم الهندسة واللغة الفرنسية الى بعض التلامذة المصريين ، فكان هذا نواة مدرسة بولاق أولى المدارس النظامية التى أنشئت فى مصر فى عصر محمد على تنفيذا لاقتراح عثمان نور الدين الذى تولى نظارتها والإشراف عليها .

وكان النشاط على أتمه حينذاك لتكوين الجيش وتدريب الجنود على النظم الأوروبية الحديثة ، فقام عثمان نور الدين بترجمة المؤلفات الحربية المختلفة من اللغة الفرنسية الى اللغة التركية ، منها كتاب "القواعد البحرية" و "قانون نامه سفاين بحرية جهادية"[١] .

وفى سنة ١٨٢٣ عين عثمان نور الدين "سر عسكر" الجيش المصرى ، وأنعم عليه برتبة البكوية .

---

(١) اسماعيل سرهنك باشا : "حقائق الأخبار عن دول البحار" ج ٢ ص ٤٨ .

وفى سنة ١٨٢٥ ترجمت تحت إشرافه "قوانين ونظم البحرية" من الانجليزية الى التركية ثم عهد اليه محمد على باشا بالاشتراك مع الجنرال ليتلييه (Le Tellier) مهمة تنظيم شؤون البحرية وتعليم ضباطها .

وفى السنة نفسها قام بتأسيس مدرسة قصر العينى ، فكان أول مديرها ، كما أشار على محمد على باشا فى أثناء هذه المدّة بإنشاء مدرسة أركان الحرب ، فلقى هذا الاقتراح هوى فى نفس الوالى ، ولم يمض من الوقت إلا القليل حتى أسست هذه المدرسة فى قرية جهاد آباد (على مقربة من أبى زعبل) وتولى عثمان نور الدين إدارتها .

وفى يوم ٢٥ مايو سنة ١٨٢٥ عينه محمد على باشا مير لواء ، ثم ولاه رياسة هيئة أركان حرب الى أن عهد اليه فى سنة ١٨٢٨ القيادة العامة للأسطول بمرتب قدره ١٨٠,٠٠٠ قرش سنويا أى ١٥٠ جنيها شهريا [(١)] ، فكان ثالث أمراء البحار فى عصر محمد على .

وفى سنة ١٨٢٥ استقدم محمد على باشا الدكتور كلوت بك الفرنسى ، وعهد اليه فى إنشاء مدرسة الطب المصرية ، وكلف عثمان نور الدين الإشراف على إنشائها واليه رفع كلوت بك أول تقرير وضعه .

ولما كان عثمان نور الدين قد اتصل فى أثناء مدّة تلقيه العلوم فى فرنسا بالمسيو جومار (Jomard) أحد علماء الحملة الفرنسية التى حضرت الى مصر بقيادة الجنرال بونابرت وتوثقت بينهما فيما بعد عرى المودّة ، وعملا سويا على تنمية الروابط الودّية والثقافية بين مصر وفرنسا ، فقد اقترح عثمان على محمد على باشا فكرة إيفاد بعثة علمية كبيرة الى فرنسا ، وبالفعل قامت هذه البعثة من مصر فى سنة ١٨٢٦ تحت إشراف المسيو جومار نفسه .

---

(١) عبد الرحمن زكى : "الجيش المصرى فى عهد محمد على باشا الكبير" ص ١٨٨ .

وفى التاسع من شهر أغسطس سنة ١٨٣٠ (٢٧ صفر سنة ١٢٤٦) أصدر السلطان محمود الثانى فرمانا شاهانيا الى محمد على باشا باحالة ادارة جزيرة كريت الى عهدته مكافأة له على ما أدّاه للباب العالى بجيشه وأسطوله من خدمات جليلة فى سبيل قمع ثورة المورة وفتنة تلك الجزيرة بعد أن عجز السلطان عن إخمادها منفردا .

حصار قلعة عكا وضربها بالمدافع من البحر :

وفى أوائل سنة ١٨٣١ تجدّدت الاضطرابات والقلاقل فى جميع أرجاء السلطنة العثمانية ، فهذا عبد الله والى عكا — وهو رجل قوىّ الشكيمة كثير الحركة والتقلب — يدخل فى نضال علنى مع متصرف نابلس ، وهذا والى بغداد يتسبب جهارا فى قتل مبعوث الجناب الشاهانى ردّا على ما وجهه اليه السلطان محمود من وعيد وتهديد ، وهذا مصطفى والى أشقودارة بألبانيا قد تزعم حركة عصيان وثورة تهدف الى قلب حكومة الباب العالى لعجزها عن الانتقام لنفسها من الاهانات العديدة التى لحقت بها .

إزاء تلك الفتن استنجد الباب العالى بوالى مصر ووعده بولاية دمشق وملحقاتها اذا هو لبى نداء مولاه ومدّ اليه يد المساعدة .

وقد كان محمد على باشا يرنو ببصره الى سوريا منذ أوائل تلك السنة وكان يفكر مليا فى ضمها الى مصر ، فصار شغله الشاغل إعداد جيش وأسطول قويين يستطيع الاعتماد عليهما متى حان الوقت الملائم ، لذلك تضاعفت حركة العمل فى دار الصناعة البحرية فى الاسكندرية حتى بلغت منتهى النشاط ، وكان المسيو دى سيريزى يبذل جهده فى بناء السفن الحربية و إنزالها الى البحر بسرعة فائقة .

وما أن حلّت أوائل سنة ١٨٣١ حتى كان الأسطول المصرى يتألف من ست فرقاطات مزوّدة بستين مدفعا وخمسة قراويت مزوّدة بأربعة وعشرين مدفعا وستة أباريق فيها ٢٢ مدفعا وعشر سفن أخرى أصغر حجما .

وفى تلك الأثناء تلق محمد على باشا نبأ بقرب وصول خليل باشا قبطان باشا الباب العالى الى مصر قادما من الآستانة لمشاورة والى مصر فى أمر مستقبل السلطنة العثمانية ، فعزم الوالى على أن يعرض معه وحدات أسطوله مبالغة منه فى تكريمه ؛ غير أن الاضطرابات التى شبت فى أرجاء ألبانيا حالت مؤقتا دون وصول قبطان باشا ، وفى الوقت نفسه أصدر الوالى أمره الى أسطوله بأن يكون على قدم الأهبة للاقلاع . وقد ظنّ الناس خطأ أن فى نية محمد على باشا أن يرسل أسطوله الى خليج سلانيك للمراقبة فى حين أنه فى الواقع لم يكفّ قط عن التفكير فى الاستيلاء على سوريا . ولم تلبث أن أتيحت له تلك الفرصة من جراء مشاكسات والى عكا الذى كان يقوم بأعمال التهريب على الحدود ويسمح بالاتجار غير المشروع بالحاصلات المصرية ويأوى جميع المهاجرين المصريين ويؤلبهم على سلطة والى مصر .

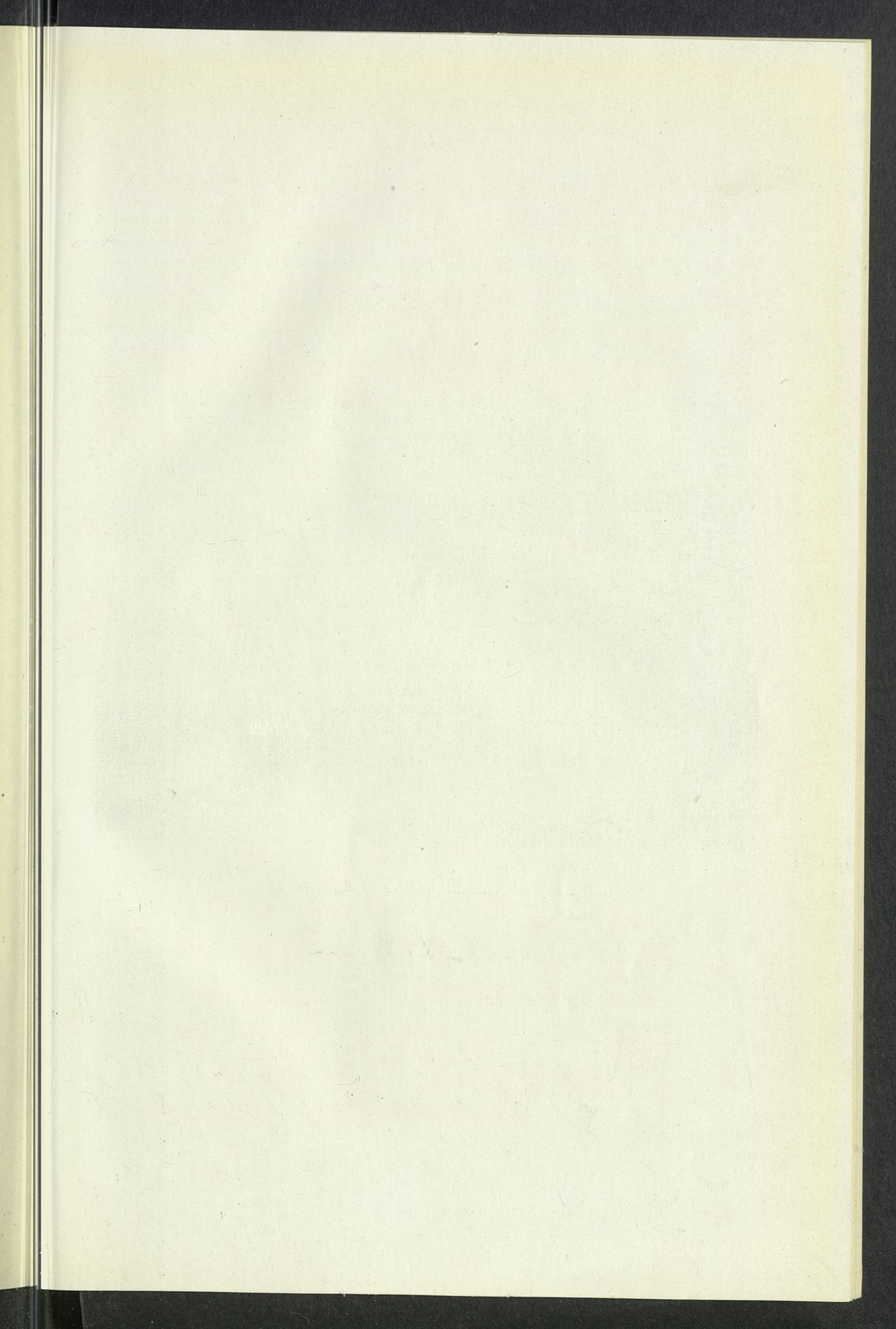
على أن عبد الله باشا كان مغاليا فى الثقة بقوته — وهى على كل حال قوة لا يستهان بها — وشديد الاطمئنان الى قلعته وقد اشتهرت بأنها منيعة لا تنال ، فحمله ذلك على ألا يعير أذنا الى النصائح التى كانت تسدى إليه بالتزام جانب الاعتدال ولم يعد يبالى بالنذر بل واصل سياسة الغش والتدليس التى سار عليها ، فوضع يده بلا حياء على شحنات البضائع المصرية ، ورحب ببعض المصريين الفارّين من القطر المصرى ولما طلب منه محمد على باشا أن يعيدهم فورا إليه أبى واستكبر . فنفد صبر محمد على حينئذ وردّ عليه قائلا : " سآتى بنفسى لآخذهم زائدين واحدا " .

وفى يوم ١٩ مايو سنة ١٨٣١ كتب المسيو ميمو قنصل فرنسا فى مصر الى حكومته ينبئها بأنه " قد تقرر أخيرا إرسال الحملة المصرية الى سوريا " .

وصدرت الأوامر الى الأسطول بأن يكون على أهبة الاقلاع فى خلال عشرين يوما ، وتألفت وحداته من تسع فرقاطات هى : " الجعفرية " — وكانت معقودة اللواء لأمير البحار عثمان نور الدين باشا — و" البحيرة " — وكانت معقودة



٢١ — ضـرب عكا بقنابل الأسـطول المصـرى



اللواء لمصطفى مطوش بك — و " رشـيد " — بقيادة حسن الاسكندرانى بك
— " وكفر الشيخ " و " شـير جهاد " و " دميـاط " و " مفتاح جهـاد "
و " بومبه " و " رهبر جهاد " ، وكانت تقل ٣٨١٠ من البحارة و ٤٨٤ من المدافع[١]
يضاف إليها سبعة قراويت وستة أباريق .

غير أنه فى أوائل شهر يوليه سـنة ١٨٣١ كان الأسـطول المصرى قـد تهيأ
للخروج واذا قبطان باشا يصل فجأة الى جزيرة مدللى ، ويبدو أنه أراد أن يسبر غور
والى مصر و يرصد حركاته من مرقبه .

وعلى الرغم من عدم قدوم قبطان باشا الى مصر فقد تبودلت بينـه و بين محمد
على باشا عدّة مكاتبات دلته على نوايا هذا الأخير وعزمه الأكيد على الانتقام من
والى عكا . حاول قبطان باشا أن يقنع محمد على بالتريث ونصحه بأن يتكل على
" حكمة الباب العـالى " غير أن محمـد على لم يأبه لتلك النصائح وأمر قواته البرية
والبحرية بالسير صوب عكا فى حين قفل قبطان باشا راجعا الى الآستانة .

غادر الجيش المصرى الذى تقرّر سيره برّا مدينة القاهرة فى خلال شهر أكتوبر ،
وكان مؤلفا من ١٥,٠٠٠ رجل من المشاة و ٥٠٠٠ من الفرسان .

وأبحـر ابراهيم باشا من الاسكندرية فى ٤ نوفمبر سـنة ١٨٣١ على الفرقاطة
" كفر الشيخ " وفيها ٦٠ مدفعا وتتبعها قرويت واحد وثلاثة أباريق .

وفى تلك الأثناء وصل الى مصر مبعوث سلطانى لكى يثنى محمد على عن الحملة ،
وكانت التعليمات الصادرة إليه تقضى بمد المحادثات فى هذا الشأن حتى حلول فصل
الشتاء على سواحل سوريا بغية عرقلة مشروعات محمد على . ولكن خاب أمل الباب
العالى حينما علم أن فيالق الجيش سافرت من قبل وأن ابراهيم باشا أبحر بالفعل .

---

(١) اسماعيل سرهنك باشا : " حقائق الأخبار عن دول البحار " ج ٢ ص ٢٤٥ .

وفى يوم ٨ نوفمبر سنة ١٨٣١ بلغت فرقاطة ابراهيم باشا يافا وأنزلت فيها ٦٠٠ رجل لاحتلالها فسلمت لهم المدينة بدون مقاومة . ثم يممت السفينة المصرية شطر حيفا فى الوقت الذى كان فيه الأسطول المصرى يقلع من ثغر الاسكندرية بقيادة أمير البحار عثمان نور الدين . وقد اجتمعت تلك القوة البحرية بفيالق الجيش فى ميناء حيفا التى اتخذها ابراهيم باشا قاعدة للحركات العسكرية .

واستهلت أعمال الحملة استهلالا ميسرا فكان ذلك معززا للأمل بانتصار عاجل على والى عكا ، غير أن عبد الله باشا كان يعتمد على جيش قوى وإن كان ينقصه أسطول متين وكانت استحكامات عكا المنيعة ذات شهرة عالمية .

على أن المجلس الأعلى لأركان حرب البحرية المصرية كان يعتقد أن قلعة عكا من جانب البحر أضعف منها من جانب البر ، لأنها من هذه الناحية الأخيرة مسلحة تسليحا قويا ، ومجهزة بمدافع ضخمة بعيدة المرمى .

وقبل البدء فى الهجوم رئى إرسال سفينتين خفيفتين لاستطلاع مواقع عكا فعادتا فى يوم ٢٠ نوفمبر سنة ١٨٣١ وأنبأتا بما حقق ظنون ضباط أركان حرب البحرية وأيد رأيهم .

وكان الأسطول قد استصحب من حيفا رؤساء بوغاز ثم أقلع الى عكا فبلغها فى ٦ ديسمبر سنة ١٨٣١ ولم يلق الأسطول مراسيه فى يوم ٧ لرداءة الجو ، بل بقى ناشرا أشرعته تجاه عكا فى انتظار تأهب الجيش للهجوم على القلعة من البر[1] .

ضرب عكا بمدافع الأسطول المصرى (ديسمبر سنة ١٨٣١) :

تقوم قلعة عكا على شبه جزيرة محورها موجه نحو الجنوب الشرقى من ناحية البحر وهى تكاد تكون شكلا مربع الأضلاع يحمى خطا من الاستحكامات البرية ، ضلعه الشمالى والضلعان الغربى والجنوبى على جزيرة صغيرة أمام سد من المبانى المتهدمة وخط من الأرض المنخفضة . أما القلعة وهى مركز المقاومة فتقع فى الزاوية الشمالية الشرقية للمربع الذى تشغله سراى عبد الله باشا والى عكا .

---

(١) بنت بطوطة : « صفحات من تاريخ البحرية المصرية فى عهد محمد على باشا » ص ٩٥ — ١٠٣ .

وفى الساعة الثامنة من صباح ٨ ديسمبر سنة ١٨٣١ كان الأسطول المصرى لا يزال واقفا على مرأى من سواحل عكا و بعيدا عن مرمى مدافع القلعة والحصون الأخر . ثم بدأ يقترب حتى وصل الى الأغوار القليلة العمق المملوءة بالصخور ، وهى تكاد تكوّن استحكامات طبيعية للقلعة وللحصون الأخر ، وتمكن بذلك من الشروع فى إطلاق مدافعه .

ولم يكن فى وسع الأسطول أن يسدّد ضرباته القاصمة إلا الى جانبى القلعة الغربى والجنوبى بسبب صخور الأغوار الضحضاحة لأن قمم هذه الصخور كانت تنبثق من جوف الماء ، فوقف الأسطول بسفنه فى خطين للهجوم ، تألف الخط الأول منهما من قرويت وفرقاطتين على الجناح الغربى ، وتألف الخط الثانى من خمس فرقاطات على الجناح الجنوبى حيث الماء أعمق غورا . ثم وقفت تجاه الميناء سفينة قاذفة ومدفعيات صغيرة .

وفى الساعة التاسعة إلا ربع اتخذت الفرقاطة " الجعفرية " بقيادة أمير البحار عثمان نور الدين موقفها على مسافة ١,٢٠٠ متر من الشاطئ ، وفى تمام الساعة التاسعة انتظمت فى الخط الفرقاطتان " مفتاح جهاد " و " كفر الشيخ " ، وتبعتهما بعد الساعة التاسعة بعشر دقائق الفرقاطتان " شير جهاد " و " رشيد " بقيادة حسن الاسكندرانى .

وفى الساعة التاسعة والثلث وقفت فى الجهة الشمالية الفرقاطتان : " البحيرة " — المعقودة اللواء لمطوش بك — و " دمياط " و الحراقة " طنطا " .

وفى منتصف الساعة العاشرة شرع عثمان نور الدين من الفرقاطة " الجعفرية " فى إطلاق النار على قلعة عكا ، فردّت مدافع القلعة فى الحال ردّا عنيفا محكما دل على عزمها على الدفاع عن نفسها دفاع المستميت .

فاستعرت بذلك نار الحرب ، واستمر تبادل إطلاق المدافع بلا انقطاع من منتصف الساعة العاشرة صباحا حتى الساعة السادسة والربع مساء، إلى أن أصبحت الرؤية متعذرة تقريبا بسبب ظلام الليل ، وصار إحكام الرماية غير ميسور .

وكتب أحد ضباط الفرقاطة " الجعفرية " يقول : " إن فرقاطتنا وحدها هى التى أطلقت النار وقذفت ٣,٥٠٠ كرة من الحديد ، منها ٢,٠٠٠ على الأقل اخترقت جدران القلعة ولكنها لم تحدث فيها إلا ثقبا ، ومن المؤكد أن رجال القلعة بنوا حائطا مزدوجا ، وفصلوا بين الجدران الداخلى والجدران الخارجى بفراغ عرضه ٢٠ قدما ملأوه بالرمل الناعم حتى لاتستطيع الكرات أن تخترقه ، وقد ظل قائدنا عثمان نور الدين ثمانى ساعات واقفا على ظهر مقعد السفينة حيث كانت الكرات تدوى فى أذنيه دون أن ينزل عن مكانه لحظة واحدة ، وقد أبلى البحارة المصريون بلاء حسنا وهم رجال صقلتهم نار الحرب ، و يمكن الاعتماد عليهم فى كل شىء"[1].

ومن رأى المسيو دى سيريزى أن عدد الكرات التى قذفتها الفرقاطات وحدها بلغ ٢٥,٠٠٠ ، ثم كتب يقول : " إن الاستحكامات تقوضت بفعل نار الأسطول ، ومما لا شك فيه أن الأسطول نجح فعلا فى تدمير خط المتاريس الأول وتخريب جانب كبير من مدينة عكا نفسها"[2] .

وقال الأميرال دوران فييل : " إن الأسطول أطلق نحو ٦٠,٠٠٠ طلقة مدفع على القلعة ، وأن مدافع البر ردّت على ذلك فقتلت ٢٥ رجلا من رجال الأسطول وجرحت ١٣٠ "[3] .

---

(١) الأميرال دوران فييل : " حملات محمد على وابراهيم البحرية " ج ٢ ص ٦٤ .

(٢) الأميرال دوران فييل : " حملات محمد على وابراهيم البحرية " ج ٢ ص ٦٥ .

(٣) فى أثناء ضرب عكا فى ديسمبر سنة ١٨٣١ خسر الأسطول المصرى ١٥٠ قتيلا — راجع كتاب الأميرال دوران فييل : " حملات محمد على وابراهيم البحرية " ج ٢ ص ٦٤ و ٦٥ .

وفى مساء يوم ٨ ديسمبر سنة ١٨٣١ نفسه عاد الأسطول الى مرساه فى ميناء حيفا ، وكان ضرب القلعة بالمدافع يستأنف يوميا طوال شهر ديسمبر .

ولا شك أن الأسطول المصرى أصيب ببعض العطب من جراء بطاريات مدافع العدو التى أُخفى بعضها بمهارة عن الأنظار ، واشترك فى ضرب السفن الأمامية القريبة من البر التى لم تسلم من فعلها ، وقد أصيبت عدّة سفن فى أجهزتها ومنها إحدى الفرقاطات .

وفى أواخر ديسمبر سنة ١٨٣١ كان الأسطول قد أنجز كل أعماله أمام عكا بعد ما دمّر كل ما كان عليه أن يدمره من ناحية البحر حتى تهدّمت جدران القلعة وانهارت حصونها .

وفى يوم ١٠ يناير سنة ١٨٣٢ كتب المسيو ميمو قنصل فرنسا فى مصر — وكان يتتبع حصار عكا باهتمام ملحوظ — يقول : "لابدّ من عودة الأسطول على كل حال سواء أسلمت القلعة عاجلا أم طال حصارها ، إذ لم يعد هناك نفع ما من بقائه أمام موضع ألحق به كل ما استطاع من تخريب"(١) .

وفى أوائل يناير سنة ١٨٣٢ أصدر محمد على باشا أمره الى أسطوله بالرجوع الى مصر ، ولكن قبل أن يرحل الأسطول من عكا أخذ ابراهيم باشا من رجاله ٥٠٠ مدفعى و ١٦ ضابطًا ، لأنه كان ينوى أن يواصل حصار المدينة عدّة أشهر من ناحية البر ، وكان فى حاجة الى هؤلاء المدفعيين .

وأخيرا وبعد ما شهد الجميع للأسطول المصرى بما برهن عليه فى معمعان القتال من شدّة مقاومة وبراعة ومقدرة على الفتح(٢) ، صار مقدّرا له فى الواقع أن يلعب دورا مهما فى سبيل تحقيق مشروعات والى مصر السياسية .

---

(١) الأميرال دوران فييل : "حملات محمد على وابراهيم البحرية" ج ٢ ص ٦٦ .

(٢) على ذكر مقدرة الأسطول على الفتح شاعت بين رجاله عبارة لطيفة تقال كلما أريد وصف الصعوبة فى أمر من الأمور وهى : "أنه فتح عكا" وكانوا يصفون عكا بأنها "عش الشيطان" .

وفى ١٢ ينـاير سنة ١٨٣٢ نشرت معظم سفن الأسطول أشرعتها عائدة الى الاسكندرية ، ولم تبق منه سوى وحدات خفيفة لمراقبة سواحل سوريا شهدت استسلام قلعة عكا فى السابع عشر من مايو سنة ١٨٣٢ [١] .

وكان للأسطول المصرى جولات موفقة خلال الحرب السورية ، إذ تألفت العمارة المصرية من سبع وعشرين سفينـة حربية معقـود لواءها لأمير البحار عثمان نور الدين ، فسارت تمخـر العباب باحثـة عن الأسـطول العثمانى ، حتى اجتمع الأسطولان بعـد واقعة بيلان [٢] فى ميـاه جزيرة قبرس ، غير أن عثمان باشـا لم يسع لمهاجمة السفن العثمانية نظرا لتفوقها عَددا وعُددا ، وأخذ يترقب حركاتها وسكناتها الى أن سارت الوحدات التركية الى مينـاء مرمريس من ثغور الأناضول فتعقبتها العمارة المصرية وحاصرت المينـاء ، ولكن غوائل الطبيعـة حالت دون استمـرار الحصار ، فاتجـه عثمان باشا بأسطوله الى خليج السودا بجزيرة كريت ثم عاد به الى الى الاسكندرية حيث كافأه محمد على باشا بالإنعام عليه برتبة الميرميران [٣] الجليلة .

رحلة محمد على باشا إلى جزيرة كريت :

وفى صيف عام ١٨٣٣ انتوى محمد على باشا القيـام برحلة إلى جزيرة كريت ، فاستقلّ فى يوم ٢٧ يوليه سـنة ١٨٣٣ السفينة المصرية " المحـلة الكبرى " التى أقلعت به من ثغـر الاسكندرية تحفّ بهـا وتتبعها أربع سفن وأربع فرقاطات وثلاثة قراويت بقيادة عثمان باشا نور الدين .

---

(١) بنت بطوطة : « صفحات من تاريخ البحرية المصرية فى عهد محمد على باشا » ص ١٠٣ — ١١٠ .

(٢) إن واقعـة بيلان من أهم انتصارات جيش ابراهيم باشا فى سوريا . وقد دارت تلك المعركة رحاها فى يوم ٣٠ يوليه سنة ١٨٣٢ وانهزم فيها الجيش التركى شر هزيمة ، وفرّت فلوله الى الاسكندرونة لتلجأ الى العمارة التركيه ، غير انها لم تدركها إذ كانت قد أقلعت السفن من الميناء بعد الهزيمة ، فسار المصريون فى أعقابهم وأسروا عددا عديدا منهم واحتلوا الاسكندرونة و بياس وأنطاكية واللاذقية والسويدية .

(٣) أمين سامى باشا : " تقويم النيل وعصر محمد على باشا " ج ٢ ص ٣٩٧ .

وممن دُعِى إلى شرف مصاحبته فى تلك الرحلة المسيو ميمو (Mimaut) قنصل فرنسا فى مصر والكولونيل كامبل (Campbell) قنصل بريطانيا العظمى فيها والمسيو دى سيريزى بك مدير دار صناعة السفن المصرية بالاسكندرية الذى يرجع إليه الفضل الأكبر فى بلوغ الأسطول المصرى فى عهد محمد على باشا المرتبة الثالثة بين أساطيل الدول على الرغم مما أصابه من خسارة فادحة على أثر كارثة نافارين البحرية .

ولقد صادفت "المحلة الكبرى" رياح عكسية اضطرت معها إلى الرسو على شواطئ الأناضول تجاه جزيرة رودس فخف محافظ المدينة لاستقبال والى مصر وقدّم إليه سلالا من الفاكهة وألوانا من المرطبات . غير أن محمد على باشا أبى أن ينزل إلى البر وآثر عدم مغادرة المركب ومواصلة رحلته نظرا إلى توتّر العلاقات السياسية بين مصر والباب العالى وقتئذ .

وفى ١٢ أغسطس سنة ١٨٣٣ — أى بعد مضى ستة عشر يوما على إبحار محمد على باشا من الاسكندرية — ألقت السفن المصرية مرساها فى مياه جزيرة كريت حيث استقبله بعض قطع الأسطولين الفرنسى والبريطانى فقدّمت إليه التحية باسم قائدى القوات البحرية الفرنسية والبريطانية فى الشرق الأوسط، ثم نزل محمد على باشا إلى الجزيرة وتفقّد شؤونها وتنقل بين مدنها وقراها من السودا (La Sude) إلى ريتيمو (Retimo) إلى خانيا (La Canée) وأمر بتوسيع بعض موانئها وتدعيم القاعدة البحرية المصرية فى خليج السودا .

وكان الباعث على هذه الرحلة — كما تبين فيما بعد — إنشاء دار للصناعة البحرية فى السودا لبناء السفن وإعداد ميناء حربى لإيواء قطع الأسطول المصرى الذى كان يحمى جيش ابراهيم باشا وفتوحاته فى سوريا والأناضول .

وقد وفّق محمد على باشا فى اختيار هذه البقعة نظرا لموقعها الفريد ولقربها من غابات أطنه التى نزل له عنها السلطان محمود الثانى كرها بعد فتوحات

الجيش المصرى الباهر فى سوريا[1]، ولذلك لم يكن الباب العالى ينظر بعين الارتياح والرضاء إلى هذه الرحلة لما انطوت عليه من سرّ غامض وما حملت بين ثناياها من آثار ونتائج .

على أن شدّة القيظ اللافح فى أشهر الصيف فى تلك السنة قصرت رحلة الوالى وعجّلت عودته إلى مصر، فقد اضطرّ إلى مغادرة كريت فى أول سبتمبر سنة ١٨٣٣ — بعد أن أقام بين ربوعها ثمانية عشر يوما — وتولى بنفسه فى الإياب قيادة السفن فى أثناء العودة إلى مقرّ حكمه .

---

(١) يجب أن نسجل هنا الدور السياسى المهم الذى لعبه ابراهيم باشا بعد انتصاراته فى الأناضول وإلحاحه على أبيه للطالبة بضم أضاليا وأطنه إلى مصر وذلك لوفرة الأخشاب الصالحة لبناء السفن فى تلك الولايتين وضم جزيرة قبرس لجعلها قاعدة بحرية للأسطول المصرى . وقد بين ابراهيم باشا وجهة نظره بجلاء فى رسالة بعث بها إلى محمد على باشا فى ١٣ فبراير سنة ١٨٣٣ إذ قال له فيها : "أرى أن يكون الاستقلال مقدما على كل شىء فى المناقشات التى تدور بينك وبين الرسولين — الجنرال مورافيف الروسى وخليل رفعت باشا التركى — فسألة الاستقلال مسألة حيوية تقدّم على كل شىء، وبعد الاعتراف بالاستقلال يجب أن نطلب أضاليا وأطنه وجزيرة قبرس ، وأن يضم إلى مصر — إن كان ذلك ممكنا — تونس وطرابلس . هذا أقل ما ينبغى أن نطلبه ولا نتساهل عن أى شىء لأن مصلحتنا تقضى بذلك . أما إصرارنا على الاستقلال فلكى نوطد مركزنا ونحوطه بالضمانات ، فاذا لم ننل الاستقلال ذهبت جميع جهودنا سدى ومكثنا تحت يد هذه الحكومة الخبيثة التى لا ينقطع سيل طلباتها الدائمة ومطالبتنا بالمال ، فينبغى أن نتخلص منذ الآن من الأعباء الباهظة ولا سبيل إلى ذلك إلا بالاستقلال .

"أما السبب الذى يدعونا لطلب أضاليا وأطنه فهو شدّة حاجتنا إلى الخشب لأن مستقبل أسطولنا متوقف على ذلك ما دامت بلادنا محرومة من الخشب . وأنت تذكر أن انجلترا منعت ورود الخشب إلينا فاضطررنا أن نلجأ إلى النمسا التى أزعجنا رفضها إزعاجا لا نستطيع نسيانه . وهل من حاجة لى لأبين شدّة حاجتنا إلى الخشب فأنت ذاتك قلت لى فى الأمر الذى أصدرته أخيرا : "يجب عليك ألا تهمل وسيلة من الوسائل لصدّ الجيش التركى ، كذلك يجب أن تعمل كل ما استطعت عمله للحصول على الخشب" .

"أما ضم قبرس إلى مصر فهو أيضا لازم ولا مندوحة عنه لسببين : الأول لتكون مركزا لأسطولنا ، والثانى لمنع الباب العالى من أن يكون له طريق إلى أملاكنا ، وإذا شئت أن تطلب بغداد فلا مانع من طرح هذه المسألة على بساط البحث على أن نتنازل عنها فى المستقبل ، لأن هذه الولاية لا تنفع شيئا وهى مثل سنار بعيدة جدا عن مصر وتتطلب نفقات باهظة .

"هذا ما أعرضه على مسامعك وأوجه إليه أنظارك مع منتهى الاحترام" .

— راجع عبد الرحمن زكى : "أعلام الجيش والبحرية فى مصر" ج ١ ص ٤ .

ولما عاد محمد على باشا إلى مصر اعتزم تجنيد أهل جزيرة كريت ، ولم يكد يذاع فى أرجاء الجزيرة هذا النبأ حتى شبّت بين الكريتيين الثورة وحمل السلاح نحو ستة آلاف منهم وقصدوا إلى ثكنات الحامية المصرية التى اعتصمت فى معاقلها وأرسل مصطفى باشا الأرناؤوطى حاكم الجزيرة إلى محمد على باشا يبلغه تمرد السكان تمردا ينذر بالهرج والمرج وسوء العقبى ، فعهد الوالى إلى قوة من الجند برياسة أمير البحار عثمان نور الدين باشا بقمع الفتنة .

غير أن عثمان باشا لجأ فى البداية إلى أخذ الثوار باللين ، ولكنهم أصرّوا على موقفهم واشتبكوا مع الحامية المصرية فى قتال فرّقتهم فيه نيران المدافع ووقع ثلاثون منهم فى أسر الجيش المصرى ، فارتأى عثمان باشا أن يعفو عنهم على أمل أن يستميل الثوار إليه ويفلّ من حدّتهم .

إلا أنه لما عرض على محمد على باشا هذه الفكرة رفض الوالى هذا الاقتراح ورفض العفو وأصدر أوامره بإعدام الثائرين الأسرى ، ولكن كبر على عثمان باشا نور الدين ألا يؤبه لرأيه فوطّد عزمه على الاستقالة من خدمة الوالى .

إستقالة عثمان نور الدين باشا :

وفى يوم ١٩ ديسمبر سنة ١٨٣٣ أقلعت العمارة المصرية من خليج السودا وبعد بضعة أيام وصلت إلى كريت الفرقاطة "البحيرة" قادمة من ميناء يافا مقلة ستمائة جندى من آلاى المشاة الخامس لإمداد حامية الجزيرة ، أما عثمان باشا فكان قد برح كريت فى صباح السابع عشر من ديسمبر على ظهر ابريق صغير لجهة غير معلومة .

وفى أواخر ديسمبر عاد الأسطول المصرى إلى الاسكندرية من غير قائده . وفى يوم ٢٩ ديسمبر لحق به الابريق الذى كان قد استقله عثمان باشا بغير أمير البحار إذ كان قد ذهب إلى مدلى — مسقط رأسه — وأمر السفينة بالعودة بدونه إلى مصر .

وفى يوم ٢ يناير سنة ١٨٣٤ تلقى بوغوص بك يوسف ناظر الخارجية المصرية كتابا من عثمان نور الدين باشا هذا تعريبه (١) :

يا صاحب السعادة

إن إصرارى على الاستقالة الذى قضت به ضرورة قصوى سوف لا يدهش صاحب السمو ولا يدهشكم أنتم ، بل بالعكس وأنتما العليمان بأسبابها كل العلم سوف تقدّران رجلا يضحّى بكل ما لديه لإنقاذ شرفه و يترك جميع ما يملك لعدم الوقوع فى الذل .

ولئن كان فى مقدور ضابط فى مصر أن يلتمس عزله من غير أن يستهدف لعقوبة صارمة لكنت قد طلبت ذلك فى السنة الماضية وتركت آنئذ خدمة الحكومة المصرية ، وأرجوكم أن تتقبلوا شكرى الخالص للخدمات التى أدّيتموها لى حتى الآن والتى آمل أن تواصلوا أداءها لأفراد أسرتى الذين لا عون لهم بالاسكندرية .

وتفضلوا بقبول شعائر التبجيل والاحترام من

عثمان نور الدين

وفى الوقت نفسه أرسل عثمان نور الدين كتابا آخر إلى محمد على باشا ضمّنه هذا المعنى وأبدى له فيه جزيل شكره للنعم التى أولاه إياها .

وقع هذا الحادث على الوالى وقعا أليما حتى شعر غير مرة بنوبة اختناق وضيق نفس مثلما كان يشعر بهما فى ساعات الحزن الشديد، ولكنه على الرغم من هذا فإنه لم يتفوة بكلمة جارحة واحدة فى حق عثمان باشا بل نوه بكفاءته وأبدى تأثرا ملحوظا لابتعاده عنه وهو يكاد لا يكون لديه مال وبدون أن يتخذ أدنى احتياط أو عناية بثروته .

---

(١) الأميرال دوران فييل : "حملات محمد على و إبراهيم البحرية" ج ٢ ص ١٢٦ .

وبينما كان محمد على باشا يفكر فى إنفاذ سكرتيره الخاص إلى مدلى لحمل عثمان نور الدين على العودة إذ هو يتلقى فى العشرين من يناير سنة ١٨٣٤ نبأ وصول عثمان باشا إلى الآستانة عارضا خدماته على السلطان .

على أن هذه الخيانة لم تحل دون استمرار محمد على باشا على إعانة أسرة عثمان نور الدين التى تخلفت بالقطر المصرى ، وهكذا كافأ والى مصر ذلك القائد البحرى الذى انقلب عليه فى أخريات أيامه ، وما لبثت المنية أن عاجلته بعد قليل فتوفى فى أثناء سنة ١٨٣٤ نفسها متأثرا بوباء الطاعون الذى تفشى فى تركيا .

وقد أصدر المؤرخون على موقف عثمان نور الدين هذا أحكاما مختلفة :

كتب عنه الأستاذ شفيق غربال بك فقال :

"كان عثمان نور الدين من رجال العهد الأول من النهضة المصرية ، وكان ساعد محمد على فى الطور الأول من أطوار الإصلاح ثم شاءت الظروف أن ينسحب عثمان نور الدين من مجال الإصلاح المحمدى العلوى وأن ينضم للسلطنة العثمانية ، وكأنى بمحمد على وقد جرحه هذا العقوق أو هذه الخيانة ، فأسدل الستار على عثمان وسقط إسمه من الأفواه وأغفله المؤرخون ، وحياة عثمان نور الدين ونهايته تثيران ألوانا من التفكير والأحكام ، فقد توزع الرجل بين محمد على والسلطان واضطرب قلبه بين هذين العاهلين وتحكم فى ولائه السيدان ثم اختلف كلاهما ، فكيف يكون حال عثمان؟ مسألة لها فى الأدب وفى الأخلاق وفى التاريخ نظائر ، ولا يمكن أن يقال إن الحكم فيها نهائى[1] ... " .

وقال عنه الأميرال دوران فييل ما تعريبه :

"فى ذلك الوقت (أى فى سنة ١٨٢٩) برزت فى الطليعة شخصية من معدن آخر (غير معدن إسماعيل جبل طارق ومحرم بك) هى ثمرة من ثمرات تحوّل مصر

---

(١) شفيق غربال بك "مقدمة" كتاب الدكتور إبراهيم عبده : "تاريخ الوقائع المصرية" .

كما كان يمنّى الوالى به نفسه ، ذلك هو عثمان نور الدين بن سق باشى ، فقد ولد فى سنة ١٧٩٩ [١] ، وكان مملوكا صغيرا توسط له يوسف بوكتى قنصل السويد فأرسل فى سنة ١٨٠٩ إلى أوروبا حيث مكث سبع سنوات فى ميلانو وبيزا وليفورن وباريس ، ثم عاد فى سنة ١٨١٨ [٢] ، وسرعان ما أصبح من المحظوظين الملحوظين بفضل معاضدة إسماعيل جبل طارق ، وكان عثمان على جانب وافر من العلم إذ كان يتكلم من اللغات التركية والعربية والإيطالية والفرنسية وقليلا من الإنجليزية ، كما كان واسع المعارف وذا رغبة ملحة فى الاستزادة منها ، ولكن إلى جانب هذه الخلال قد أفسده ميله إلى الثرثرة وحاجة قصوى إلى خلق قويم ، ولما عهدت إليه مهمة تكوين مكتبة إبراهيم باشا فى بولاق عكف مع صديقه أحمد افندى — الذى صار فيما بعد ناظرا للمعارف العمومية — على ترجمة المؤلفات العلمية الأوروبية ، وعلى الأخص المؤلفات الخاصة بالجيش والبحرية ، ولما تولى إدارة المدرسة التى تأسست فى بولاق ثم فى قصر العينى لتهذيب وتدريب المستخدمين وصار مديرا لأركان كلية حرب الجيش التى أنشأها بلانات (Jules Planat) فى "جهاد آباد" استطاع عثمان نور الدين أن يستميل تلامذته ويستأثرهم ويضمن إخلاصهم له كما خطب ود الكولونيل سيف وتمكن من ربط صلات حسنة حتى فى داخل الحرم ، وفجأة فى الخامس والعشرين من مايو سنة ١٨٢٥ تجلت ثقة محمد على بكفاءته الخارقة للعادة فعينه ميرلواء ثم رئيس عام أركان حرب الجيش إلى أن نصّبه فى سنة ١٨٢٨

---

(١) إن تاريخ ميلاد عثمان نور الدين على وجه التحديد غير محقق ، غير أنه بالاستئناس ببعض المصادر التاريخية يمكن إرجاع هذا التاريخ — على وجه التقريب — إلى سنة ١٧٩٤ . أما سنة ١٧٩٩ التى يذكرها الأميرال دوران فييل فانها قطعا بعيدة عن الصواب ، وإلا كان عثمان نورالدين قد أرسل فى بعثة علمية إلى الخارج فى سنة ١٨٠٩ وعمره دون العاشرة .

(٢) عاد عثمان نور الدين إلى مصر فى سنه ١٨١٧ (لا فى سنة ١٨١٨) إذ سافر فى أثناء سنة ١٨٠٩ وقضى فى أوروبا سبع سنوات (على حد قول الأميرال دوران فييل نفسه) .

على رأس البحرية وعهد إليه إخضاع جزيرة كريت ، وقد شغل عثمان نور الدين تلك المناصب المختلفة بمقدرة فائقة إلى أن ختم حياته الباهرة بأقبح الخيانات[1] " .

وفى أول يناير سنة ١٨٣٤ كتب المسيو دى سيريزى يقول ما تعريبه :

" إنى أعتقد أن فكرة الاستقالة كانت مختمرة فى رأس عثمان نور الدين منذ زمن بعيد ، فإنه لما أحجم عثمان نور الدين عن مهاجمة الأسطول التركى منذ سنتين ولم يدمره طلب إبراهيم باشا من والده أن يعاقبه عقابا صارما ، غير أنه وإن تأجل تنفيذ العقاب فإنه بقى فى الذاكرة ، وأخيرا أرسل عثمان باشا إلا أطنه حيث قابله إبراهيم مقابلة فاترة ، وبعد شهرين صدر إلى عثمان أمر بالاقلاع بأسطوله لإخماد ثورة كريت ، وقد أُعدم هناك عدد عديد من الأهالى شنقا وبدون محاكمة ، فتألم عثمان باشا كثيرا لهذه الحوادث حتى صحّ عزمه على الفرار ، وقبل أن يودّع البحرية استبدل عثمان باشا ٦٥,٠٠٠ فرنك من العملة التركية[2] " .

وفى أثناء حديث دار بين محمد على باشا والمسيو ميمو (Mimaut) قنصل فرنسا بمصر ذكر هذا الأخير للوالى أن تصميم أمير البحار عثمان نور الدين على الاستقالة مرجعه إلى التدابير القاسية التى اضطر إلى اتخاذها مكرها ضد الأهالى فى جزيرة كريت ، غير أن محمد على لفت نظره إلى أن لكل حكومة حق إخماد الفتن وتأديب الثائرين ، على أنه فضلا عن هذا فإن الأوامر التى صدرت إلى عثمان باشا كانت مقصورة على معاقبة المسئولين . ولما كان المسيو ميمو قد لاحظ أن تنفيذ عقوبة الإعدام قد حصلت أحيانا بدون محاكمة فقد ختم الوالى الحديث بقوله : "أما عن عدد الذين أعدموا فهذا خطأ منى بل هذا ذنبى أنا ...[3] " .

---

(١) الأميرال دوران فييل : " حملات محمد على وإبراهيم البحرية " ج ١ ص ٤٣١ و ٤٣٢ .

(٢) الأميرال دوران فييل : "حملات محمد على وإبراهيم البحرية " ج ٢ ص ١٢٧ .

(٣) الأمير عمر طوسون : " البعثات العلمية فى عهد محمد على " ، وعبد الرحمن الرافعى بك : "تاريخ الحركة القومية — عصر محمد على " ص ٤٣٨ ، وجمال الدين الشيال : "عثمان نور الدين " مقالة منشورة بمجلة " الكتاب " عدد سبتمبر سنة ١٩٤٦ ص ٣٧٢ ، وعبد الرحمن زكى : "أعلام الجيش والبحرية فى مصر " ج ١ ص ٥٧ ، والأميرال دوران فييل : "حملات محمد على وإبراهيم البحرية " ج ٢ ص ١٢٦ ، ومؤلفنا : " أمراء البحار فى الاسطول المصرى " ص ٣٢ — ٤٥ .

أمير البحار الرابع مصطفى مطوش باشا :

أصله من قواله حيث كان قبودانا فى المراكب الشراعية التجارية ثم قدم إلى مصر واستقر بها، وسرعان ما استوقفت معارفه البحرية نظر محمد على باشا فعينه وكيلا للعمارة المصرية التى جهزها على قدم وساق لمساعدة الدولة العثمانية فى حرب اليونان فى سنة ١٨٢١ والتى كان قد وقع اختياره على اسماعيل بك جبل طارق وعلى صهره محرم بك للقيادة العامة .

ولم تمض إلا بضع سنوات حتى عهد محمد على إلى مطوش بك مقاليد نظارة البحرية فأصبح " ناظرا للسفائن " فكان ثانى نظارها بعد الحاج أحمد الذى كان قد تولى إدارتها منذ سنة ١٨٢٦ ، ولما حضر فى اليوم الثالث عشر من أغسطس سنة ١٨٢٥ إلى الاسكندرية الأسطول العثمانى المكوّن من إحدى وأربعين قطعة تحت قيادة خسرو باشا كلف محمد على باشا مطوش أغا ناظر بحريته " بسرعة تدارك المهمات اللازمة للدونانمة الهمايونية لأجل إتمام الترميمات لها بسائر أنواعها" بالاتحاد مع إبراهيم افندى القادم مع العمارة العثمانية[1] . وفى شهر أبريل سنة ١٨٢٧ وضع مطوش بك كشفا دقيقا بما استلزمته العمارة العثمانية الراسية فى الاسكندرية من ترميمات ، فأصدر محمد على باشا أوامره إلى ناظر الترسانة لتنفيذ ما أشار إليه مطوش بك فى تقريره وترتيب القلفطية والعمال اللازمين لذلك[2] .

وفيما بين يومى ٢٣ يوليه و ٥ أغسطس سنة ١٨٢٧ خرجت من ثغر الاسكندرية قوّة بحرية مصرية مؤلفة من إحدى وثلاثين قطعة من بينها أربع فرقاطات وعشرة قراويت وستة أباريق وخمس شوانى وست حراقات بقيادة محرّم بك الذى عقد لواءه على الفرقاطة " الجهادية " فى حين تولى كل من القبودانين مصطفى مطوش وحسن الإسكندرانى قيادة إحدى هذه السفن . وقد انضمت إلى تلك القوة البحرية

---

(١) أمين سامى باشا : " تقويم النيل وعصر محمد على باشا " ج ٢ ص ٣١٧ .
(٢) أمين سامى باشا : " تقويم النيل وعصر محمد على باشا " ج ٢ ص ٣٢٨ .

بعض الوحدات العثمانية بقيادة القبودان حسين بك مؤلفة من عشرين وحدة، من بينها سفينتان وخمس فرقاطات وتسعة قراويت وكذلك ثلاث فرقاطات وابريق واحد من تونس، وسارت فى إثر الحملة خمس وعشرون نقالة وخمس سفن نمساوية مستأجرة وثمانى قطع من الحجم الصغير، فبلغ مجموع هذه القوة تسعا وثمانين قطعة أبحر على ظهرها ٤,٦٠٠ مقاتل قاصدين شبه جزيرة المورة لإمداد جيش إبراهيم باشا هنالك .

وفى يوم ٩ سبتمبر سنة ١٨٢٧ رست العمارة المصرية بميناء نافارين وانضمت إلى أسطول تركى آخر مؤلف من اثنتين وثلاثين قطعة حضرت من الآستانة بقيادة أمير البحار طاهر باشا، وقد تولى إبراهيم باشا القيادة العامة للقوات البرية والبحرية وأخذ يتأهب لتجهيز حملة بحرية إلى جزيرة هيدره التى كانت أهم معقل للثورة اليونانية وتجريد حملة برية إلى شمال المورة .

و بينما هو يعدّ عدّته لذلك إذا اثنتا عشرة سفينة انجليزية وسبع سفن فرنسية وثمانى سفن روسية تفاجئه فى أواخر سبتمبر وأوائل أكتوبر ويتفق ربابنتها الثلاثة على مطالبة إبراهيم باشا بوقف حركات القتال برا وبحرا طبقا لنصوص معاهدة لندرة ، ولم ير إبراهيم باشا مفرا من التعهد ببقاء أسطوله فى ميناء نافارين حتى ورود تعليمات محمد على باشا فى هذا الصدد .

وفى منتصف شهر أكتوبر سنة ١٨٢٧ غادر إبراهيم باشا نافارين وزحف على رأس جزء من جيشه داخل بلاد المورة لانجاد الحاميات المصرية التى كانت قد استهدفت لهجوم الثوار اليونانيين ، وما ان قام إبراهيم باشا وانتصفت الساعة الثانية بعد ظهر العشرين من أكتوبر سنة ١٨٢٧ حتى أصدر الأميرال كودرنجتون بصفته القائد العام للأساطيل المتحالفة أوامره بالتأهب للقتال، وعند تمام الساعة الثانية اقتحمت سفن الدول الثلاثة بوغاز نافارين ، وما هى إلا سويعات حتى وقعت الواقعة وحلت الكارثة بالسفن المصرية والتركية .

وبعد وقوع فاجعـة نافارين عهد محمد على باشا إلى مصطفى مطوش بإعادة تنظيم المدرسـة البحرية غداة حادثة حسن بك القبرسلى التى نسفت بسببه السفينة المدرسية فى يوم ١٦ أكتوبر سنة ١٨٢٧ .

وبعد أربع سنوات عين مصطفى مطوش بك قائدًا لاحدى السفن التى تكونت منها العمارة المصرية التى أرسلها محمد على باشا فى شهر نوفمبر سنة ١٨٣١ لحصار عكا ودك حصونها من جهة البحر برفقة عثمان نور الدين باشا والمسيو هوسار (Houssart) .

وفى أواخر شهر يونيـه سنة ١٨٣٢ أنعم محمـد على باشا على مصطفى مطوش برتبـة المير لواء وأصدر بهـذه المناسبة إلى كتخدا بك كتابا بتاريخ ٢٦ يونيه سـنة ١٨٣٢ يوصيه بصنع " نيشان مرصع على هيئة رسم وابور بحرى وكسوة تشريفة "[1] .

وفى شهر مارس سـنة ١٨٣٤ عين مصطفى مطـوش " سرعسكر الدونانمـة المصرية " فى المنصب الذى شغر باستقالة عثمان نور الدين وحدد مرتبه بـ ١٥٠,٠٠٠ قرشا سنويا أى ١٢٥ جنيها شهريا[2] وأنعم عليـه فى الوقت نفسه بالباشوية ، فكان بذلك رابع أمراء البحار فى عصر محمد على باشا ، كما جعل المسيو بيسون بك (Besson) الفرنسى وكيلا له ، واختير مصطفى بك الكريدلى فى وظيفة " رياله " أى كونتر أميرال ، ورقى المسيو هوسار إلى درجة قائمقام ، والمسيو توزيه (Touzé) رئيس أركان حرب الأسطول .

وفى أثناء تلك السـنة زار المـاريشال مارمون (Marmont) فرقاطة مصطفى مطوش باشا قائد الدونانمة المصرية وقال عن وصف تلك الزيارة :

" استقبلنى مطوش باشا بالتعظيم المعتاد وعلى قصف المدافع فوق ظهر فرقاطته " عكا " التى كان يركبها ، وكان يصحبنى الأميرال بيسون ، وقد تفقدت السفينة

---

(١) أمين سامى باشا : " تقويم النيل وعصر محمد على باشا " ج ٢ ص ٣٩٧ .

(٢) عبد الرحمن زكى : " الجيش المصرى فى عهد محمد على باشا الكبير " ص ١٨٨ .

وأمعنت النظر فيها بعناية خاصة فلم أر إلا ما يستوجب الإعجاب بنظامها وترتيبها، وهذه السفينة كغيرها من السفن الكبرى من المنشآت البديعة التى أخرجتها ترسانة الإسكندرية وقد اشتركت فى الحرب مرتين على ظهر البحار[1] ".

وفى أواخر فبراير سنة ١٨٣٥ أقلع مطوش باشا من الإسكندرية على رأس سبع سفن وثلاث فرقاطات وقرويت واحد وثلاث أباريق عليها ٨,٠٠٠ بحار إلى جزيرة كريت حيث ألقت مرساها فى ميناء السودا . وفى أوائل أبريل لحقت بوحدات الأسطول هنالك فرقاطتان كان قد أبحر على إحداهما — وهى المسماة "البحيرة" — الأمير محمد سعيد بك (نجل محمد على باشا الكبير) الذى كان يستكمل وقتئذ علومه البحرية ، وقد أخذت قطع الأسطول تقوم برحلات على شواطئ آسيا الصغرى وعلى سواحل سوريا حتى عادت إلى قاعدتها بالاسكندرية فى الثانى عشر من شهر سبتمبر سنة ١٨٣٥ .

وفى اليوم التالى حضر محمد على باشا إلى مرسى الأسطول وصعد إلى السفينة التى كان مطوش باشا قد عقد على ساريتها لواءه وقضى أربعة أيام فى عرض مختلف الوحدات البحرية ، منصتا بنوع خاص لتقارير المدرّس الفرنسى كونج (Kœnig) عن تدريب ابنه الأمير سعيد بك ومدى تقدمه ، وعلى أثر هذه الزيارة الكريمة أبدى الوالى ارتياحه السامى فأجزل العطاء إلى البحارة وخصّ الضباط بالترقيات .

ومما يدل على ما كان يكنّه الوالى من التقدير والثقة بقائده البحرى الأول وناظر بحريته تلك الرسالة التى أرسلها إليه فى أثناء سنة ١٨٣٥ والتى جاء فيها أنه " قد علم من أخبار قنصل الإنجليز حضور دونانمة الإنجليز إلى مورة لإلباس قرل[2]

(١) مارمون : " رحلة الماريشال مارمون " ج ٣ ص ١٧٣ .

(٢) كلمة " قرل " معناها باللغة التركية " ملك " وهى مأخوذة من كلمة " كارل " عن اسم كارلمان . وملك اليونان فى تلك السنة كان أوتون الأول (Othon 1er) ابن ملك بافاريا لويس الأول ، وقد استوى على عرش اليونان فى سنة ١٨٣٢ وخلع منه فى سنة ١٨٦٢ .

الأروام التاج ، ومن هناك إلى الاسكندرية وحيث من الضرورى مروره بنفسه بالسفن المذكورة ومقابلة أميرالها فيشير بوجوده هو أيضا مع سائر الضباط البحرية المصرية للنزول بالدونانمة المذكورة ورؤية انتظامها كى بعد الوقوف على كلياتها وجزئيات ما بها من الآلات والأدوات وغيرها من الانتظام ونحوه يجرى ما يكون ناقصا عنها بمراكب مصر ومن ذلك فائدة عظيمة، ويؤكد عليه بعدم ضياع هذه الفرصة النادرة التى لا توجد فى كل حين وبالإجراء على وجه ما تقدم"[١] .

وفى شهر أبريل سنة ١٨٣٦ وضع مصطفى مطوش باشا تصميما هندسيا لديوان الترسانة الجديد وعرض الرسومات على محمد على باشا فوافق عليها، وأصدر أوامره للبدء فى التنفيذ[٢]، كما وافق فى شهر نوفمبر سنة ١٨٣٦ على اقتراح مطوش باشا بتنسيق نياشين البحرية المصنوعة من الذهب والفضة حتى تفى بالغرض المطلوب منها وتشمل الألف وسبعا وأربعين ضابطا ومساعدا الذين كان يضمهم الأسطول المصرى وقتئذ .

ولعل أبلغ مثل نضرب به لما كان يمتاز به محمد على باشا وعهده من التوفر على العدل ونبذ كل محسوبية نص تلك الرسالة التى أرسلها إلى مصطفى مطوش باشا فى ٢٦ فبراير سنة ١٨٣٧ وفيها ذكر له "أنه اطلع على شُقته المؤرخة ١٥ الجارى المرغوب بها استخراج رأيه عمن يجرى تنصيبه بدل الخواجه فرباس حكيمباشى مستشفى البحرية المستعفى من كل من الشيخ نصر والشيخ إبراهيم وصبون ساكى الحكماء، وبناء عليه ولكونه علم من سياق إشعاره مساواة درجاتهم فى الامتحان والأخلاق ، فلأجل عدم مغدورية أحد منهم يلزم عمل قرعة بينهم وتنصيب من تصادفه"[٣] .

---

(١) أمين سامى باشا : "تقويم النيل وعصر محمد على باشا" ج ٢ ص ٤٣٧ .
(٢) أمين سامى باشا : "تقويم النيل وعصر محمد على باشا" ج ٢ ص ٤٦٥ .
(٣) أمين سامى باشا : "تقويم النيل وعصر محمد على باشا" ج ٢ ص ٤٨١ .

وفى خلال سنة ١٨٣٧ أصدر محمد على باشا إلى ناظر المدارس أوامره — بناء على طلب مطوش باشا — بطبع ألفى نسخة من كتاب " الفنون البحرية " حتى يعم نفعه كل من اهتم بشؤون البحر .

وفى ٢٨ يونيه سنة ١٨٣٧ أبحر محمد على باشا على السفينة " بيلان " متجها نحو جزيرة كريت فى حين أقلعت السفينة " حمص " بنجله إبراهيم باشا فى اليوم الثالث من شهر يوليه قاصدة ميناء بيروت ، و بعد رحلة استغرقت ستة عشر يوما وصل الوالى إلى كانديا ونزل إليها فى يوم ١٨ أغسطس ، وفى اليوم السابق على مغادرته — أى فى يوم ٢٧ أغسطس سنة ١٨٣٧ — وصلت إلى كريت سفينتان وأربع فرقاطات وقرويتان وابريقان بقيادة مطوش باشا وأقلع مجموعها فى اليوم التالى نحو السودا . وقد تنقل محمد على باشا فى ربوع جزيرة كريت إلى أن عاد بمفرده إلى الاسكندرية فى اليوم الثالث من سبتمبر ولم تصل الوحدات الأخرى إلا فى الرابع والعشرين من نوفمبر سنة ١٨٣٧ .

وفى أثناء سنة ١٨٣٨ عقد أمير البحار مطوش باشا لواءه على السفينة " عكا " ثم على السفينة " بيلان " ابتداء من يوم ٢٤ أغسطس ، وفى منتصف شهر سبتمبر قدم محمد على باشا إلى الجهة الراسية فيها قطع الأسطول وعرض مختلف وحداتها قبل سفره إلى الوجه القبلى وزيارته السودان وسنار .

ولعل آخر رحلة قام بها محمد على باشا مع مطوش باشا تلك الرحلة القصيرة التى لم تتجاوز الثلاثة أيام — من ١٧ إلى ٢٠ سبتمبر سنة ١٨٤٢ — ولم تنقض عليها إلا بضعة شهور حتى لاقى مصطفى مطوش باشا وجه ربه فى أثناء سنة ١٨٤٣ بعد حياة حافلة بجلائل الأعمال فى خدمة البحرية المصرية التى أدار دفتها تسع سنوات كاملات ، ودفن فى الاسكندرية فى ضريح بالقرب من مسجد أبى العباس المرُسى .

وقد وصفه الأميرال دوران فييل فى تلك الكلمة الوجيزة البليغة فقال ما تعريبه :
"كان مطوش حقيقا بما بلغه من عالى المناصب ، وذكراه جديرة بأن تسجّل فى القلوب على مر الزمان" [1] .

ولما توفى مصطفى مطوش باشا فى سنة ١٨٤٣ نصّب محمد على باشا مكانه ولده الأمير محمد سعيد ، فكان أمير البحار الخامس فى عصر أبيه الكبير بعد اسماعيل بك جبل طارق ومحرم بك وعثمان نور الدين باشا ومصطفى مطوش باشا ، وأصبح سر عسكر عام للدونانمة المصرية وسواريا للغليون "بنى سويف" وصار هوسار بك أميرالا ثانيا ومعه اليوز باشى مانويلى مترجما له [2] .

أمير البحار الخامس الأمير محمد سعيد :

هو ابن محمد على باشا الكبير من زوجته "عين الحياة قادن" [3] ورابع ولاة مصر من الأسرة العلوية وخامس أمراء البحار فى الأسطول المصرى فى ذلك العهد الزاهر .
ولد بالقاهرة يوم الأحد ١٧ مارس سنة ١٨٢٢ (٢٣ جمادى الثانية سنة ١٢٣٧) ونشأ فى حجر أبيه الذى كان يعزه ويعنى بتربيته وتثقيفه فأدخله فى البحرية المصرية ، وعلى أثر وفاة بيسون بك استقدم محمد على باشا من فرنسا المسيو هوسار بك (Houssart) لتعليم ابنه الأمير محمد سعيد الفنون البحرية حتى اذا ما أحرز منها نصيبا وافرا انتظم فى خدمة الأسطول وعيّنه والده قبودانا برتبة صاغ قول أغاسى على القرويت

---

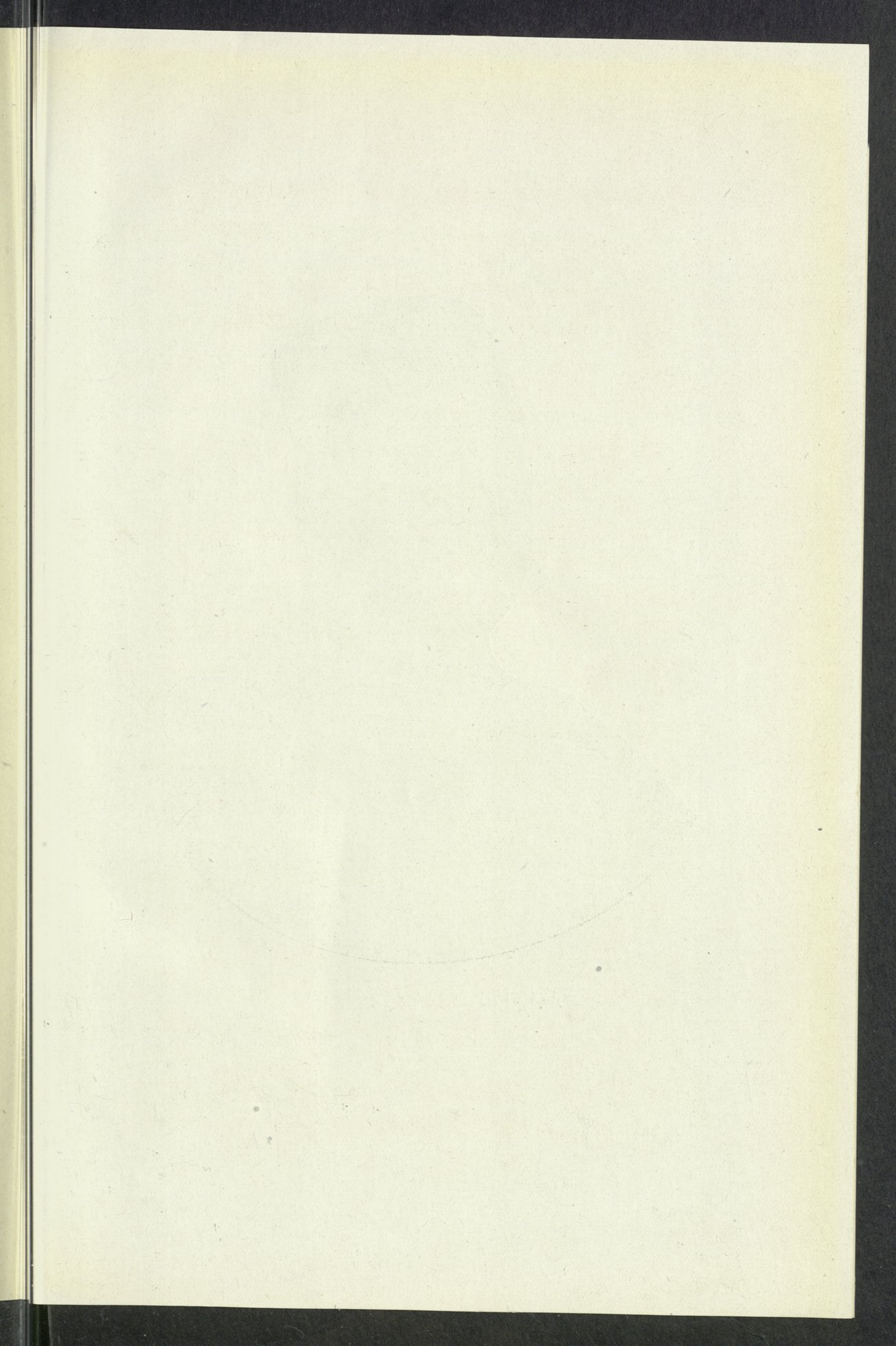
(١) الأميرال دوران فييل : "حملات محمد على وابراهيم البحرية" ج ١ ص ٤٦٤ ، والأمير عمر طوسون : "صفحة من تاريخ مصر فى عهد محمد على" ، وأمين سامى باشا : "تقويم النيل وعصر محمد على باشا" ، وعبد الرحمن زكى : "أعلام الجيش والبحرية فى مصر" ج ١ ص ٦١ ، ومؤلفنا : "امراء البحار فى الأسطول المصرى" ص ٤٥ — ٥٤ .

(٢) خلف مصطفى مطوش باشا ولدين هما : صفر وصالح وقد ألحقهما محمد على باشا فى المدارس البحرية واستخدمهما فى الأسطول المصرى جزاء لخدمات والدهما .

(٣) توفيت "عين الحياة قادن" بالاسكندرية فى سنة ١٨٤٩ ودفنت بمقابر الأسرة المالكة بالنبى دانيال .



٢٢ — الأمير محمد سعيد يرتدى زى أمير البحار



" دمنهور " وفى أواخر سنة ١٨٣٣ أبحر مع حسن بك الاسكندرانى وبعض وحدات الأسطول لتفقد شواطئ سوريا .

وفى يوم ٤ نوفمبر سنة ١٨٣٤ (٢ رجب سنة ١٢٥٠) عين محمد على باشا ابنه الأمير محمد سعيد بك معاونا لمصطفى مطوش باشا سر عسكر الدونانمة وناظر البحرية المصرية وقتئذ ، وأصدر اليه أمرا أشار له فيه " بأنه حال وجوده بالدونانمة يلزم الامتثال لأوامر مطوش باشا وعدم جلوسه إلا بأمره و إجراء التعظيمات اللازمة الى سر عسكر المشار اليه وقت المرور عليه رعاية لمنصبه كما هو مأموله فيه ، وأن من البديهى حصول تعظيم سعادته من الباشا المشار اليه حال وجودهما خارج الدونانمة حتى بذلك تنال شرف الملك وتحصيل المعارف والآداب[1] " .

وقد حددت أوامر أخرى مرتب الأمير سعيد بك الشهرى بمائة قرش " أسوة بسائر المساعدين بالدونانمة بناء على استئذان مطوش باشا ناظر البحرية وصرف ذلك المرتب على حساب السفينة الموجود بها[2] " .

غير أنه يبدو أن الوالى لاحظ فى التسعة شهور الأولى التى قضاها ابنه فى البحرية نتائج غير مرضية دعته فى الثانى والعشرين من شهر يوليه سنة ١٨٣٥ (٢٦ ربيع الأول سنة ١٢٥٢) الى إصدار أمر له هذا نصه :

" صار مسموعى عدم التفاتك للدروس وميلك للراحة والرقاد ومعاشرة القبوادنات القدم الذين لا يدرون شيئا من الآداب وترك مجالسة من تكتسب منه مسلك الإنسانية على أننا سبق أن نبهنا عليك بدوام الانتباه للدروس والسير بالمشى والحركة لعدم حصول السمن ، واللازم عليك الإئتلاف بمن لهم معرفة بالأصول الجديدة العارفين بالحالة والوقت والاهتمام فى تعلم تلك الأصول منهم حتى لا يقال

---

(١) أمين سامى باشا : " تقويم النيل وعصر محمد على باشا " ج ٢ ص ٤٢٨ .

(٢) أمين سامى باشا : " تقويم النيل " المجلد الأول من الجزء الثالث ص ٧٥ .

إن محمد على سيئ الخلق وأن هـذا السير ليس سير الآدمية فلا تغير نشأتك الأصلية كما سـبق النصح لك وتعظيم كبراءك والتزام التواضع مصـداقا للحكم والأحاديث وتسعى فيما يكون به علو شأنك ، وبمنه تعـالى سأحضر للاسكندرية لامتحانك أمام أحد المـدرّسين فإذا ظهر عدم الالتفات للدروس وعدم إزالة ثقل جسمك فرحمة بحالك أجرى تأديبك ، بناء عليه يلزم أن تترك تلك الأدوار والسير على مقتضى هذا على الدوام على الحركة و إتعاب جسمك وعدم الاجتماع على عادمى الأدب ، والاقتداء بسير فارس أفندى المدرّس والتطبع بأخلاقه لاتصادفه بحسنها ، وعدم تناول الطعام معه لاستنكافه بدعة استعمال الشوكة والسكين ، لأنه صوفى ، فيلزم الإصغاء لهـذه النصائح وترك ما أنت عليه والميل والرغبة إلى التواضـع لتكون مقبولا عند والدك وعند الناس فضلا عن علو شأنك [1] ” .

وفى ٢٤ أبريل سـنة ١٨٣٧ (١٧ المحرم سنة ١٢٥٣) أصـدر محمد على باشا أمرا إلى الأمير سعيد قال له فيه ” إن من محبتى الأبوية ومودّتى نحوك قـد عينت لك أساتذة للتدريس لك ولمعرفتى دوام تشويقك لتحصيل المعارف ولمجرد سماعى بزيادة تفوّق ومهارة المدعو قيوده الرسام فى الرسم وعلمى الحساب والهندسة قد حررت إلى مختار بك (هو مصطفى مختار بك مدير المدارس) لإرساله لطرفك ، فعند وصوله يلزم المبـادرة بالسعى فى تحصيـل الدروس كما ينبغى لتكون من ذوى المعـارف إذ بالسعى والاجتهـاد تنال السعادة والعز ومطلوبى بذل مجهودك فى تحصيل رضاء والدك [2] ” .

وفى سـنة ١٨٤٠ جعل محمـد على باشا فى معية ابنه المسيو كونج (Kœnig) واليوز باشية عرفان قبودان (عرفان باشا) وذو الفقار قبودان (وهو ذو الفقار باشا

---

(١) أمين سامى باشا : ” تقويم النيل وعصر محمد على باشا “ ج ٢ ص ٤٤٠ .

(٢) أمين سامى باشا : ” تقويم النيل وعصر محمد على باشا “ ج ٢ ص ٤٨٤ .

الذى صار فيما بعد ناظرا للخارجية) وسرهنك قبودان (والد اسماعيل سرهنك باشا) بوظيفة مفردات [(١)] .

إستسلام الأسطول العثمانى وانضمامه إلى الأسطول المصرى (سنة ١٨٣٩) :

أقلع الأسطول التركى من بوغاز الدردنيل بقيادة القبودان أحمد فوزى باشا لمنازلة العمارة المصرية عقب انتصار ابراهيم باشا فى وقعة نزيب فى ٢٤ يونيه سنة ١٨٣٩ وتغلغل الجيش المصرى فى آسيا الصغرى واحتلاله بيره جك — على ضفة نهر الفرات اليسرى — ثم عينتاب ومرعش وأورفه .

غير أن السلطان محمود الثانى توفى فى أول يوليه سنه ١٨٣٩ وخلفه على عرشه المحفوف بالصعاب نجله عبد المجيد، وهو فى السابعة عشرة من عمره، فآثر — بناء على مشورة صدره الأعظم خسرو باشا — الجنوح إلى السلم، وأرسل إلى مصر رسولا يدعى عاكف أفندى لمهادنة محمد على باشا مع تكليفه إعادة الأسطول العثمانى إلى قواعده بالآستانة .

ولما كان بين القائد البحرى أحمد فوزى باشا والصدر الأعظم خسرو باشا من قديم العداء مثل ما كان بين هذا الأخير وبين محمد على باشا الذى نافسه فى ولاية مصر وأقصاه عنها بعد ان تولاها فى سنة ١٨٠٣ ، فقد ساورت الشكوك نفس القبودان العثمانى وعظمت وساوسه ورأى فى استدعائه إلى الآستانة استدراجا لعزل محتوم أو قتل محتمل .

وبينما كان يقلب كفا على كف ويضرب أخماسا لأسداس ويتساءل عن مصيره إذا وكيله عثمان باشا يزيّن له أن يلتجئ إلى محمد على باشا — خصم خسرو باشا اللدود —

(١) عبد الرحمن الرافعى بك : "عصر اسماعيل" ج ١ ص ٢٣ — ٧١ ، واسماعيل سرهنك باشا : "حقائق الأخبار عن دول البحار" ج ٢ ، ومؤلفنا : "أمراء البحار فى الأسطول المصرى" ص ٥٤ — ٦٦ .

و يقدّم له العمارة التركية هدية خالصة فينال على يديه حسن الجزاء و يفلت من غياهب السجن أو من براثن الاغتيال .

صادفت هذه النصيحة هوى فى نفس فوزى باشا فرسا بسفنه فى جزيرة رودس ومنها أرسل إلى محمد على باشا يخبره بعزمه، ثم واصل سيره إلى الاسكندرية وسلم وحداته إلى والى مصر فى منتصف شهر يوليه سنة ١٨٣٩ .

وفى يوم ١٤ يوليه سـنة ١٨٣٩ وقف حسن الإسكندرانى على ظهر الغليون رقم ٥ — ولعله المسمى " مصر " — على رأس قوة بحرية أمام ثغر الاسكندرية وتلقى من القائد العثمانى أحمـد فوزى باشا استسلام وحداته التى كانت تتألف من تسعة غلايين و إحدى عشرة فرقاطة وخمسة قراويت تحمل ١٦,١٠٧ من الملاحين وآلايين من الجند يبلغ عددهم خمسة آلاف مقاتل ، كما وقف الأمير محمـد سعيد على قنطرة السفينة " دمنهور " وأدّى التحية العسكرية للوحدات العثمانيـة وأمر سفينته باطلاق ١٩ طلقة تحية لقدومها .

وما ان رست قطع الأسـطول العثمانى داخل ميناء الاسكندرية حتى بادر الأميرال العثمانى إلى النزول على أسـكلة سراى رأس التين فسار بين صـفين من الضباط المصريين حتى وصل إلى محمد على باشا وسلم إليه سيفه ثم قدّم إليه ضباطه فانحنوا أمام والى مصر وأعربوا له عن شكرهم وولائهم .

بقيت القطع البحرية العثمانية فى حوزة محمد على باشا منضمة إلى أسطوله حتى تدخلت الدول الأوروبية فى الأمر فاتفقت انجلترا وروسيا والنمسا و بروسيا وتركيا على إبرام معاهدة لندرة فى ١٥ يوليه سنة ١٨٤٠ تضمّن ملحقها إلزام محمد على باشا " أن يسلم الأسطول العثمانى بحارته ومهماته الكاملة إلى المندوب العثمانى المكلف باستلامه ويحضر رؤساء الأساطيل المتحالفة هـذا التسليم " وأنه " ليس لمحمد على باشا فى أى حال من الأحوال أن يحتسب على الباب العالى ما أنفقه على الأسطول

العثمانى من المصاريف طول مدة إقامته فى الموانئ المصرية ولا أن يخصم هذه المصاريف من الخراج الواجب عليه دفعه ". إلا أن محمد على باشا رفض قبول مثل هذه المعاهدة الجائرة وملحقها إذ أنه لم يدع إلى الاشتراك فى وضع نصوصهما، وأعلن تمسكه بالبلاد التى فتحتها جيوشه وأقرته عليها معاهدة كوتاهية فى ١٥ مايو سنة ١٨٣٣، فصمم على عدم نزوله عن أى شبر من هذه الأراضى وأبلغ رفضه إلى الصدر الأعظم الذى بادر إلى استصدار فرمان بخلع محمد على باشا من الولاية على مصر، وسرعان ما غادر ممثلو الدول الأجنبية الأراضى المصرية وأصبحت مصر بمفردها فى حالة حرب ضد تركيا وحلفائها، بعد أن سحبت فرنسا تأييدها السابق لمصر وانسحبت من الميدان على أثر سقوط وزارة المسيو تيير المؤيدة لمحمد على فى ٢٩ أكتوبر سنة ١٨٤٠ وقيام وزارة المسيو سولت التى تولى فيها المسيو جيزو وزارة الخارجية.

ضرب الأسطول البريطانى الحصار حول الامبراطورية المصرية وأسرعت جيوش الحلفاء إلى الوقوف فى وجه محمد على باشا، فلما رأى بحكمته أن لا طاقة له بمحاربة الحلفاء مجتمعين آثر أن يجنح إلى السلم وقبل جلاء الجيش المصرى عن سوريا والأناضول ورد الأسطول العثمانى إلى الباب العالى فى مقابل تخويله ملك مصر الوراثى بضمانة الدول، وأبرم اتفاق بهذا المعنى فى الاسكندرية فى ٢٧ نوفمبر سنة ١٨٤٠ بين بوغوص بك يوسف ناظر الخارجية المصرية والكومودور نابيير (Napier) نائبا عن بريطانيا العظمى، وتأيد هذا الاتفاق بمراسلات لاحقة تبادلها الأميرال روبرت ستوبفورد (Robert Stopford) قائد القوات البحرية البريطانية ومحمد على باشا والصدر الأعظم.

وتنفيذا لما تم الاتفاق عليه وصل إلى الاسكندرية فى العاشر من يناير سنة ١٨٤١ مظلوم بك مدير الترسانة العثمانية والفريق ياور باشا (وهو أميرال انجليزى أسمه ولكر (Walker) عهد إليه الباب العالى بالقيادة العامة للأسطول

العثمانى) وأحمد أغا أمير الحج ، وكانت مهمة الأول تقديم رسالة سلطانية إلى محمد على باشا، ومهمة الثانى استلام الأسطول ، ومهمة الثالث الوصول إلى جدة فى بلاد العرب لاستلام المهمات .

وفى الحادى عشر من يناير سنة ١٨٤١ رفع ياور باشا علمه على السفينة العثمانية "المحمودية" وحيتها باقى قطع الأسطول التركى الراسية فى ميناء الاسكندرية .

وفى يوم ١٧ يناير وصلت إلى الثغر الاسكندرى السفينة العثمانية "طائر بحرى" قادمة من الآستانة وعليها بعض ضباط البحرية العثمانية لاستلام وحدات أسطولهم، وبعد ظهر الثالث والعشرين من يناير أبحر الأسطول العثمانى مع ضباطه قافلا إلى الآستانة، ما عدا أحمد فوزى باشا القبودان السابق وعثمان باشا وشريف أغا من كبار ضباطه، إذ تخلفوا فى مصر وآثروا البقاء بالقرب من محمد على باشا ، لأن حكومة الآستانة اتهمتهم بالخيانة العظمى لتسليمهم الأسطول العثمانى إلى والى مصر . وقد رتب محمد على باشا لفوزى باشا مرتبا ضخما قدروه بخمسمائة ألف فرنك سنويا كما أقطعه ألفى فدان من الأراضى الزراعية .

وهكذا بقيت الوحدات العثمانية منضمة إلى الأسطول المصرى وفى خدمة محمد على باشا حولا كاملا ونصف حول، من منتصف يوليه سنة ١٨٣٩ حتى أواخر يناير سنة ١٨٤١ (١) .

تحصين الاسكندرية (سنة ١٨٤٠) :

كتب كلوت بك فى سنة ١٨٣٩ فى كتابه "لمحة عامة إلى مصر" يقول :

" نما سكان الاسكندرية نموا سريعا ، حتى بلغوا ٦٠,٠٠٠ نفس ثلثهم يتألف من جنود الأسطول المصرى وعمال الترسانة ، ويتألف الثلثان الباقيان

(١) مؤلفنا : "الذكرى المئوية لتثبيت محمدعلى باشا الكبير وأسرته على عرش مصر" ص ٣ – ١٩ ، وعبد الرحمن الرافعى بك : " تاريخ الحركة القومية – عصر محمد على " ص ٣٠٧ ، والأميرال دوران فييل : " حملات محمد على و إبراهيم البحرية " ج ٢ ص ١٨٠ ، و بنت بطوطة : «صفحات من تاريخ البحرية المصرية فى عهد محمد على باشا» ص ١١١ — ١٢٦ .

من ٢٠,٠٠٠ من أبناء العرب الوطنيين و ١٠,٠٠٠ من الأقباط واليهود و ٦,٠٠٠ تركى و ٥,٠٠٠ أوروبى، فضلا عن السكان المؤقتين الذين يأتون إلى المدينة لقضاء أشغال لهم أو يهبطونها مدفوعين بغريزة حب الاستطلاع والرغبة فى الأسفار ثم يعودون من حيث أتوا .

"وقد تغير منظر المدينة تغيرا تاما فى الأيام الأخيرة فقامت فى كثير من أرجائها مبان مختلفة الأنواع كالترسانات والقصور والثكن والمصانع والمستشفيات وغيرها .

"ففى شبه الجزيرة المعروف باسم "رأس التين" توجد الترسانة البحرية والسراى الفاخرة المؤلفة من "الحرملك" وهى القسم الخاص بسكن محمد على، وسراى الأجانب التى يضيف فيها الوالى كبار السائحين ويسبغ عليهم فيها كل أنواع الكرم، وعدة مبانى أخرى تشغلها دوائر الحكومة .

"وفى الاسكندرية إدارة للصحة وكثير من المستشفيات أحدها مستشفى البحرية المعروف باسم "مستشفى المحمودية" وهو يتسع لعدد من الأسرة يتراوح بين ألف ومائتين وألف وخمسمائة سرير..." .

وعلى الرغم من مبانيها العامة ومنشآتها التجارية وقصورها الفخمة ومساجدها العشرين، وحيها الأوروبى وما فيه من مبان أنيقة ودور القنصليات — فإن الاسكندرية كانت تصطبغ مع ذلك بالصبغة العسكرية لأنها كانت قبل كل شىء ميناء حربيا وموقعا فنيا وستراتيجيا يستوجب تحصينا منيعا .

لذلك شكلت فى ٣١ أغسطس سنة ١٨٤٠ لجنة لتحصين الثغر الاسكندرى وشواطئه تألفت من الأمير محمد سعيد بك وحسن الاسكندرانى بك ناظر البحرية وسليم باشا قائد المدفعية ومحمد مظهر أفندى (بانى فنار الاسكندرية) والمسيو موجيل (Mougel) مهندس الحوض والمسيو هوسار (Houssart) انضم إليهم فى شهر أكتوبر المسيو جاليس (Galice) وهو ضابط فرنسى من سلاح المهندسين .[1]

(١) أمين سامى باشا : "تقويم النيل" المجلد الأول من الجزء الثالث ص ٧٥ .

وكان تحصين الثغر لا بدّ منه، لأن الاسكندرية مدينة مستوية السطح وتكاد تكون محرومة من الحصون الطبيعية على الرغم من مداخلها البحرية التى تكثر فيها المعاثر والصخور الخطرة، فضلا عن أنه يسهل النزول إلى الاسكندرية من عدّة مواضع فى شواطئها الطويلة القفرة التى تكوّن خلجانا، بعضها بعيد و بعضها قريب من حصونها القديمة التى رممت، أو من الحصون الصغيرة الجديدة والأبراج التى عززت حامياتها، حتى بدت ذات قوة عظيمة مع أنها فى الواقع غير منيعة ولا تقوى على مهاجمة الأعداء .

يضاف إلى هذا أن الحالة السياسية كانت مضطربة وقتئذ وأسطول الدول رابض فى المياه الاقليمية المصرية يطالب بردّ وحدات الأسطول التركى التى استسلمت إلى والى مصر بمحض إرادتها فى منتصف يوليه سنة ١٨٣٩ .

والواقع أن تحصين الإسكندرية وشواطئها وضواحيها يرجع جل الفضل فيه إلى يقظة حسن الإسكندرانى والى الخطة البارعة التى وضعها ونفّذها جاليس بك، فقد قام هذان الضابطان بمباشرة أعمال التحصين بهمة لا تعرف الكلل وعاونهما ضباط بحريون وفرقة من العمال تراوح عددها بين عشرة آلاف رجل و إثنى عشرة ألفا، فبنوا خطوطا دفاعية جديدة ورمموا غيرها من الخطوط الموجودة من قبل، ودعموا حصونا قديمة وأدخلوا عليها تحسينات وجهّزوها بمدافع كبيرة وأخلوا بعض المناطق من سكانها وحفروا حفرا ملأوها بمواد متفجرة بل شقوا خنادق فى خطى الدفاع الأوّل والثانى[1]، وضاعفوا مخافر المراقبة فى كل مكان بحيث إذا حاول العدو إنزال جنوده عند الأنفوشى للوصول إلى الإسكندرية يكون مضطرا إلى اجتياز لسان ضيق من الأرض تحميه حصون عززت بـ ٢٥٠ مدفعا .

هذا ولم يفتهم تحصين موقع أبى قير خشية نزول الأعداء بها . و يقول فى هذا كلوت بك فى مؤلفه "لمحة عامة إلى مصر" ما تعريبه :

---

(١) كان خط الدفاع الثانى عن الإسكندرية فى سنة ١٨٤٠ ممتدا حتى قرية خورشيد فى ضواحى المدينة، ولا تزال بقايا أحد حصون ذلك العهد قائمة بالقرب من كفر الدوّار .

"إن موقع أبى قير أصبح من المواقع ذات شأن عظيم من الوجهة الحربية ، وقد أدرك الوالى قيمة هذا الموقع ، فأنشأ فيه استحكامات صيّرته منيعا بشهادة رجال الفن" .

غير أنه إذا استطاع العدو مع ذلك النزول فى أبى قير فيرى نفسه مضطرا للوصول إلى الإسكندرية إلى ارتياد بقعة صحراوية يكاد يكون منسوب مسطحها معادلا لمنسوب سطح البحر ، وفى هذه الحالة تقطع القناة حتى تتدفق مياهها على الغزاة فتفرقهم أو تؤخر على الأقل زحفهم .

وقد نصبت فى النقطة الضعيفة من هذه المنطقة ١٥٠ من المدافع الضخمة والمتوسطة لحمايتها . أما الشاطئ بين الإسكندرية ورشيد فإنه أصلا صعب المنال بسبب الصخور المطمورة تحت سطح الماء ، فضلا عن كثرة المياه التى تكتنف تلك المنطقة ، ومع ذلك فقد عززت الحصون والبوغاز والمضايق المؤدّية الى سدّ رشيد تعزيزا كبيرا — استعدادا للطوارئ — بمدافع بعيدة المرمى نصبت على الحصون حتى يكون فى مقدورها أن تردّ على نار أسطول مغير قد يطلق مدافعه من مسافة بعيدة .

وعلى ذلك فإن كل بقعة صالحة لنزول جنود العدو عنى بتحصينها ولم تترك مكشوفة ومستهدفة للخطر .

أما ميناء الإسكندرية فكان فيه بوغازان : أحدهما تمرّ به الفرقاطات والثانى تمرّ به السفن ذات حجم أصغر ، وقد أعدّت جسور عائمة من القوارب لإغراقها فى البوغازين فى الوقت المناسب للحيلولة دون دخول سفن العدو ، ونظرا لبعد هذين البوغازين فقد عجزت مدافع الشواطئ عن حمايتها ولذلك أنشئ للدفاع عن البوغاز الأول خطان من السفن الثابتة أحدهما امتدّ من حصن نكروبوليس أو الأنفوشى إلى طرف قصر رأس التين ، أما الآخر وهو بوغاز مارابوت (قايتباى)

فكانت تحميه عشرون سفينة مدفعيـة رست خلف جزيرة قايتباى الصغيرة فى موضع أمين لاتستهدف فيه لنار مدافع العدو .

ولاستكمال وسائل التحصين وعلى الرغم من وجود ٣٧٤ مدفعا كبيرا و ٢٦ مدفعا من طراز "هاون" اصطفت بطاريتها من رأس التين الى الفنار الصغير فقد افترض أن أسطولا مغيرا قـد يطلق على المدينـة مدافع هاون من عيار عشر بوصات من مسافة ٥,٣٠٠ متر فلا تحول مدافع الشواطئ دون سـقوط قذائف العدو فى قلب المدينة نفسها فرئى تعزيز حصون رأس التين والفنار بمدافع هاون ذات عيار كبير .

وفى أواخر شهر أكتوبر سنة ١٨٤٠ اتخذت تدابير دفاعية أخرى تحت إشراف جاليس بك من مقتضاها عزز حصن صغير (لا وجود له اليوم) كان يقـوم على مقربة من مقر قنصليـة فرنسا القديمـة وعلى مقربة من شارع سعد زغلول الحالى فنصبت فيه بطارية لتمنع سفن العدو الخفيفة من دخول الميناء الجديد .

وجهـز خط الاستحكامات فى الجزيرة الواقعـة شرقى سيـدى العجمى تجهيزا خاصا بمدافع بعيدة المرمى تستطيع إطلاق قنابلها على البوغازين .

وأخيرا زودت حصـون باب العرب والدخيـلة والمكس والملاحتين وكوم الناضورة وغيرها بمدافع قوية .

وفى شهر نوفمبر قرر مجلس الدفاع أن ترسو السفن فى محاذاة الشاطئ وأقرب ما تكون منه ، لتكون بمثابة بطاريات عائمة تساعد مدافع الحصون وتحـول دون اجتياز العدو للبواغيز ، وجعلت فرقة متنقلة مؤلفة من ست سفن من سفن الميدان وسبع فرقاطات على دوام الأهبة للاقلاع إلى خارج البواغيز كطليعة هجوم ، وفى الوقت نفسه دأبت القراويت على أعمال الاستطلاع بالقرب من الشواطئ .

وتقرر ألا يبقى فوق ظهر السفن الكبيرة والفرقاطات والقراويت من الجنـود إلا عدد من أمهر الملاحين اللازمين لمناورة المدفعية بحيث يتناوبون العمـل ، أما

الباقون فقد استخدموا للعمل فى بطاريات مدافع البر حيث اختير ٤٠٠ ملاح من احتياطى الأسطول ضموا الى رجال المدفعية فى الجيش البرى .

ومن الأمور المستحدثة أنهم وضعوا حول بطاريات السفن مراتب ، سمك الواحدة منها نحو متر محشوة بالصوف والقطن والجلد والرمل لحماية المدافع من تأثير سقوط المقذوفات النارية عليها .

ولم يُشرك المصريون فى هذه الأعمال الدفاعية ضباطا ولا بحارة من جنود الاسطول العثمانى الراسى فى الإسكندرية ، لأنهم كانو يرتابون فى إخلاصهم ويشكون فى كفاءتهم ، فقد كان للعثمانيين فى مصر رجال مخابرات يجوسون القطر ويعملون مع بعض الأجانب كوكلاء سريين للأعداء . فلم تكن الاحتياطات بالغة ما بلغت سوى تدابير لا غنى للبلاد عنها بعد تحويل المدينة الى موقع دفاعى ولا سيما بعد سقوط عكا وبيروت بفعل دسائس وكلاء أجانب دلوا العدو على المواضع الضعيفة للاستيلاء منها عليهما .

وعملا بأمر نظارة البحرية المصرية كان الضباط والبحارة العثمانيون تلغى أجازاتهم فى النهار ويحصنون بكل دقة فى كل ليلة على ظهر سفنهم بعد نزع سلاحها .

ولقد قامتْ الدلائل على وجود رجال مخابرات كانت بعض الدول الأجنبية قد بثتهم فى المدينة ، ففى الليلة التى سبقت وصول الكومودور نابيير بالأسطول البريطانى الى الاسكندرية لوحظ أن يدا مجهولة امتدت الى ١٥ مدفعا فى الحصون التى يقيم بها الترك وعطلتها عن العمل[(١)] .

والى جانب الترك كان هناك تجار من أمم شتى ليست لهم جنسيات معروفة أو كانوا يستترون بالجنسية التى تخدم مصالحهم أكثر من غيرها فى تلك الظروف ، ولما كانوا يشتغلون فى أعمال تدر عليهم أرباحا طائلة فقد رأوا فى الحصار البحرى الذى ضربته انجلترا على مصر تعطيلا لتجارتهم أدى بهم الى التذمر والشكوى .

---

(١) الأميرال دوران فييل : " حملات محمد على وابراهيم البحرية " ج ٢ ص ٢٤٦ .

غير أنه مما يستوجب الملاحظة ذلك الموقف الجرىء الذى وقفه التجار الانجليز المقيمون فى الاسكندرية وقتئذ من حصار الأسطول البريطانى للثغر إذ ذهبوا الى حدّ الاحتجاج على حكومتهم بسبب هذا الحصار ولم يتردّدوا فى إظهار عطفهم على والى مصر علنا . وقد شاركهم فى هـذا الشعور الرعايا اليونانيون المقيمون فى مصر وكان بينهم عدد كبير من المعجبين بالوالى، نذكر منهم آل توسيزا وآنستاسى وزيزينيا وكازولى وغيرهم ممن لـقى لدى محمـد على باشا عطفا خاصا لمـا أظهروه على الدوام من شعائر الولاء والاخلاص .

وقد ذكر الدكتور محمد صبرى بك فى مؤلفه : "الامبراطورية المصريه فى عهد محمد على" ما تعريبه :

" انه لـما نشبت الثورة اليونانية وكان محمد على يعطف على هذه الأمة أغمض عينيه عن أعمال اليونانيين فى مصر وصان أرواحهم وأموالهم على الرغم من الأوامر الصادرة اليه من الباب العالى" (١) .

ومع ذلك فقد امتدّت الرقابة الشديدة الخفية حتى شملت جميع أرجاء المدينة بفضل رجال الشرطة .

وكذلك بسطت رقابة عسكرية دقيقة على الميناء وعلى ماجاوره، فعينت دوريات كانت تطوف باستمرار حوله نهارا وكان عدد رجالها يضاعف فى الليل وكانت تسند قيادتها الى ضباط من الأسطول الحربى ينتخبون من بين الشبان الذين يجيدون اللغات الأجنبية .

وخشى كثير من النـاس الذين كانوا يقيمون قريبـا من الميناء من استهداف منازلهـم لقنابل الأساطيل المتحالفـة ولاسيما بعـد توتّر الحالة من جراء الأحداث

---

(١) محمد صبرى بك : "الامبراطورية المصرية فى عهد محمد على" ص ٨٢، وبولينيس : "محمد على واليونانيون" .

السياسية فأخلوا بيوتهم واختار بعضهم السكنى على ضفاف ترعة المحمودية — وكانت ملتقى المصيفين إذ ذاك — وآثر غيرهم السفر الى القاهرة حرصا على أرواحهم وأموالهم فى حين فرضت رقابة شديدة على الباقين .

وفى آواخر سنة ١٨٤٠ مرت ساعات خطيرة على سكان الاسكندرية ازداد فيها خوفهم من قرب اعتداء الدول على مصر . وكان حسن الاسكندرانى قائد المنطقة وقتئذ وجاليس بك يقضيان ليالى برمتها مكبين على الخرائط والخطط المبسوطة أمامهما ، فيدرسان تفاصيلها و يوازنان بين حظها من النجاح والمخاطر التى يمكن أن تتعرض لها ، وكان يشترك فى مناقشتهما الحربية ضباط أركان حربهما و يصغون لكل كبيرة وصغيرة من تفاصيل التدابير التى يتم الاتفاق عليها .

وكان الضباط المراسلة يركضون فى المدينة وضواحيها ليلا ونهارا متعهدين جميع الحصون ومناطق المراقبة ، ولا يكادون ينتهون من إقامة نقطة من نقط الدفاع حتى يشرعوا فى غيرها أو ينشئوا أعمالا احتياطية أخرى ، فابتكروا مجموعات من تلك الاستحكامات المغطاة أو المموّهة وأقاموا شبكة كاملة من الفخاخ المهلكة لكل عدو يدفعه تهوره على الإغارة المباغتة .

وفى ذات يوم بعد أن فرغ حسن الاسكندرانى من وضع خطة من خطط الدفاع المنيعة أمسك قلمه و برجله والتفت الى جاليس بك مفتخرا وقال له :

” الآن لا أحب لنفسى أن أكون فى مكان ذلك القائد المسكين المكلف بالهجوم على الاسكندرية “ .

وفى أغلب الليالى كان يلتحف حسن الاسكندرانى بدثار وعمامته غائصة الى حاجبيه و يستصحب أحيانا ضابطًا و يسير أحيانا وحيدا فيتجه بخطوات سريعة نحو أحد الحصون ليتفقدها بغتة ، و بغتة يشق نداء الحرس السكون والهدوء سائلا عن الطارق و يلمع فولاذ حربته فى الظلام فينعكس ضوء لمعانه على صدر هذا الزائر الكبير الذى يبادر بكلمة السر فتفتح له الأبواب على مصراعيها فيدخل الاسكندرانى الحصن و يعرض حاميته و يتفقدها على حين غرة .

ثم يهبط حسن الاسكندرانى الميناء فيستقل أحد الزوارق ينساب به قدما إلى فرقاطة أو إلى قرويت فيفاجئها بزيارة مباغتة و يتفقدها من دون تنبيه سابق . وقبل أن يصل الى السفينة ببضع مئات من الأمتار يقول للضابط المرافق له : " إرسل " فيبلغ الضابط الأمر إلى السفينة فتطلق الصفارات و يخرج الجنود من عنابرهم و يتجمعون و يصطفون على ظهر المركب و يبادر القبودان بانزال سلم السفينة فيتسلقه الاسكندرانى مسرعا ثم يعرض الجنود متمهلا و يمعن نظره فى كل رجل و يفحصه من قمة رأسه الى أخمص قدميه ، وتقع نظراته عليه وقوع ومضة البرق فتخترق أعماق نفوس البحارة وهم وقوف جامدون فى موقفهم لا يتحركون .

وعند ما كان حسن الاسكندرانى يتفقد بطاريات المدافع كان يلقى على ضباط المدفعية سيلا من الأسئلة ، فاذا بدا له شىء لا يرضيه أصبح صوته قاطعا كحد النصل ، أما اذا ما وجد ما ترتاح اليه نفسه أبرقت عيناه وأضاءت الابتسامة وجهه ورق صوته وقال : " عفارم ، الله يكثر من أمثالكم " .

وكان الاسكندرانى يتعهد خطوط الدفاع على صهوة جواده بصحبة جاليس بك ، فتارة هو فى العجمى وتارة هو فى الملاحة . ثم يقصد ليلا إلى أبى قير ويهرع إلى رشيد فيخف ضباط الحامية لاستقباله و يسرعون إلى تقديم خيامهم ليستريح فيها فيقول لهم : " علام الراحة ، إنى لست متعبا " . ويدعونه إلى تناول الطعام فيقول لهم : " لماذا هذه المائدة ، إن جراية البحار البسيطة تكفينى وقلة الماء الخاصة بالجندى تطفئ ظمأى ، فإنى ما جئت إلا للتفتيش " .

ولم تكن التحصينات فى حاجة إلى تحسينات بل كان يتوفر فيها كل ما تحتاج إليه من مدافع و بارود وذخيرة ومواد متفجرة وكبسول و بنادق مشطوفة ومدافع الهاون ومدافع الحصار والمؤن ومواد احتياطية ، وكانت هناك إدارات لمراجعة التقارير ووضع كلمات السر والكشوف والقوانين الرمزية (الكود) والتعليمات ومخافر الاشارات ومراكز الاسعاف .

وكانت تقضى التعليمات بأن يكون كل جندى فى موضعه بغاية السرعة وتحذر من ارتكاب أقل إهمال فى تبديل الحرس وملاحظة جنود المراقبة وجنود المناورات والمدفعية وحاملى الرسائل والخدم .

وكان الاسكندرانى يشرف على أقلام الاستعلامات ونظام الدوريات والاستطلاع والإشارات . فيفاجئ الضباط بطلب المحاضر وقرارات الترقى وكشوف العقوبات والوقف عن العمل ، وكان يفحص العرائض والطلبات والترخيصات .

وفى أثناء زيارة حسن الاسكندرانى لحصون الاسكندرية كان يصطف أمامه المشاة بلوكا فيهتف ضابطهم : " سلاح " فيقفون ويضربون الأرض بمؤخرة بنادقهم ضربة عنيفة وحرابهم تلمع وقاماتهم منتصبة ورؤوسهم مرفوعة وعضلاتهم بارزة .

وفى ذات مرة عرض الإسكندرانى جنود البرّ والبحر التابعين لهذه البلوكات وكانت تلوح على سيمائهم أمارات تدل على أن روح الدفاع تجيش فى صدورهم . وعلى أثر انتهائه من العرض قال : "يستطيع العدو أن يجىء الآن أو غدا أو فى أى وقت أراد . ليجىء من أراد المجىء فكل شىء قد أعدّ وسيدافع حسن الاسكندرانى عن الاسكندرية حتى آخر رجل من رجاله "[1] .

غير أن اتفاق الاسكندرية المبرم فى نوفمبر سنة ١٨٤٠ على أثر ضرب الأسطول البريطانى الحصار حول الامبراطورية المصرية حال دون تحقيق هذه الأمنية .

الخط الشريف الهمايونى الصادر فى ١٣ فبراير سنة ١٨٤١ وفرمان أول يونيه سنة ١٨٤١ وفرضهما بعض القيود على البحرية المصرية :

على اثر انتهاء الحرب السورية و إبرام الصلح بين مصر والباب العالى — تحت ضغط الدول العظمى — أصدر السلطان عبد المجيد إلى محمد على باشا الخط

(١) بنت بطوطة : " صفحات من تاريخ البحرية المصرية فى عهد محمد على باشا " ص ١٢٧ — ١٤٧ .

الشريف الهمايونى بتاريخ ١٣ فبراير سنة ١٨٤١ (٢١ ذى القعدة سـنة ١٢٥٦) وفيه اعترف له بتثبيته فى الحكومة المصرية ومنحه فضلا عن ذلك الولاية على مصر بطريق التوارث بشروط عديدة منها الشروط الآتية التى تتضمن قيودا صارمة فرضتها تركيا على البحرية المصرية وهى :

" ... كذا ملابس الضباط وعلائم امتيازهم وملابس الملاحين وعساكر البحرية المصرية ورايات سفنها يجب أن تكون مماثلة لملابس ورايات وعلائم رجالنا وسفننا . وللحكومة المصرية أن تعين ضباطا برية وبحرية حتى رتبة الملازم . أما ما كان أعلى من هذه الرتبة فالتعيين إليها راجع لإرادتنا الشاهانية. ولا يسوغ لوالى مصر أن ينشئ من الآن فصاعدا سفنا حربية إلا بإذننا الخصوصى[1] " .

ولما تلى هذا الفرمان على محمد على باشا أبدى بعض الاعتراضات على نصوصه مما حدا بالسلطان إلى إصدار فرمان لاحق بتاريخ أول يونيه سنة ١٨٤١ (١٠ ربيع الثانى سنة ١٢٥٧) ضمنه حق توارث العرش فى الأسرة العلوية للأكبر فالأكبر من أولاد محمد على باشا ونسله الذكور ومنح والى مصر حق الإنعام بالرتب البحرية والبرية حتى رتبة أميرالاى ولكنه أبقى القيد المفروض على إنشاء السفن الحربية . وإليك ما جاء فيه بشأن البحرية :

" من الواجب أن يلبس ضباط البحرية المصرية نفس العلامات التى يلبسها ضباط البحرية الأتراك ، وأن تكون رايات السفن المصرية مماثلة لنفس رايات السفن التركية ، ومن ثم لوالى مصر أن يرقى ضباطه البرية والبحرية حتى رتبة أميرالاى ، أما الترقى لما فوق هذه الرتبة كرتبة الميرلواء والفريق فمن اللازم ضرورة أن تطلبوا رضانا الملوكى وتحصلوا على أوامرنا الشاهانية بشأنه ، وليس

(١) فليب جلاد : " قاموس الادارة والقضاء " ج ٦ ص ٧٢٠ .

لولاة مصر فى المستقبل أن ينشئوا ولا سفينة حربيـة واحدة قبل حصولهـم على رضاء الباب العالى وعلى رخصة صريحة منه فى ذلك[١] ".

وقد بقى معمولا بأحكام هذين الفرمانين فى عهود ابراهيم باشا وعباس باشا الأول ومحمد سعيد باشا إلى أن استصدر الخديو اسماعيل فرمانا بتعديل بعض نصوصهما.

القوات البحرية :

كانت تتألف القوة البحرية المصرية فى سنة ١٨٣٣ من :

١	ضابط عظيم برتبة فريق.
١	ضابط عظيم برتبة ميرلواء.
١	ضابط عظيم برتبة أميرالاى.
٤	ضباط عظام برتبة قائمقام.
١٣	ضباطا برتبة بكباشى.
٣٠	ضابطا برتبة صاغقول أغاسى.
٧٣٥	ضابطا برتبة يوز باشية وملازمين.
٤٠٦	ضباط أركان حرب الأسطول.
١٦,٣٧١	جندى بحرى.
٨,٣٥٨	عساكر ممتزنة على البحرية فى ترسانة الاسكندرية.
١٢٥٠	طلبة المدرسة البحرية بالاسكندرية.
٤١٢	كتبة الترسانة ومترجمون بها.
٢٧,٥٨٢	المجمـــوع[٢].

(١) فيليب جلاد : "قاموس الادارة والقضاء" ج ٦ ص ٧٢٦.

(٢) الأمير عمر طوسون : "صفحة من تاريخ مصر فى عصر محمد على" ص ١٥٧.

وكانت تتألف قوة أركان حرب الأسطول المصرى فى سنة ١٨٣٧ من :

عدد	
١	ضابط عظيم برتبة فريق .
١	ضابط عظيم برتبة مير لواء .
١	ضابط عظيم برتبة أمير ألاى .
١٥	ضابطا عظيما برتبة قائمقام .
١	ضابط برتبة بكباشى .
١٣	ضابطا برتبة صاغقول أغاسى .
١٥	ضابطا برتبة صول قول أغاسى .
٣٥	ضابطا برتبة يوزباشى أول .
٤١	ضابطا برتبة يوزباشى ثان .
٦٢	ضابطا برتبة ملازم أول .
٥٥	ضابطا برتبة ملازم ثان .
٨٠	ضابطا برتبة مساعد أول .
٣١	ضابطا برتبة مساعد ثان .
٥٥	ضابطا برتبة تلميذ بحرى .
٤٠٦	المجمـــوع . (١)

ميزانية البحرية ونفقات الأسطول :

فى سنة ١٨٣٣ بلغت الميزانية العامة للدولة المصرية ٢,٥٢٥,٢٧٥ جنيها أنفق منها على البحرية ٣٠٠,٠٠٠ جنيه .

---

(١) الأمير عمر طوسون : " صفحة من تاريخ مصر فى عصر محمد على " ص ١٦٦ .

وقد ذكر اسماعيل سرهنك باشا أن عدد السفن الحربية بلغ ٣٤ ومجموع جنودها ١٥,٦٤٣ ومجموع عمال ترسانة الإسكندرية ٤٠٧٦ شخصا فالمجموع الكلى ١٩,٧١٩ شخصا ، ومجموع نفقات القوات البحرية وملحقاتها ٩,٧٨٧,٥٠٠ فرنك فى وقت لم تزد ميزانية مصر فيه على ٢,٠٠٠,٠٠٠ جنيه .

وقال المسيو مانجان : " إن نفقة الأسطول المصرى و إنشاء السفن الحربية بلغت ٣٩٤,٠٢٥ جنيها فى حين أن ميزانية المصروفات كلها بلغت فى ذلك العام ١,٩٩٩,٠٧٠ جنيها " .

قواد البحر الآخرون :

القبودان محمد شنن : هو من تلاميذ البعثات الذين أرسلوا فى سنة ١٨١٧ الى فرنسا وتخصصوا فى دراسة العلوم والفنون البحرية فى كلية تولون البحرية ، وبعد عودته الى مصر فى أوائل سنة ١٨٢٥ انتظم فى سلك البحرية حتى صار أميرالا ثانيا للأسطول المصرى ، وتولى قيادة الفرقاطة " البحيرة " فى حرب القرم واصطدم بها مع الفرقاطة " مفتاح جهاد " التى كان يقودها حسن باشا الإسكندرانى عند مدخل البوسفور فى البحر الأسود فى يوم ٣١ أكتوبر سنة ١٨٥٤ فى أثناء عودتهما الى الآستانة لإصلاح بعض قطع العمارة المصرية فغرق مع من غرق فى هذا الحادث الأليم[١] .

القبودان محمود نامى : هو من تلاميذ البعثات الذين أرسلوا فى سنة ١٨١٧ الى فرنسا وتخصصوا فى دراسة العلوم والفنون البحرية فى كلية تولون البحرية ،

---

(١) الأمير عمر طوسون : " البعثات العلمية فى عهد محمد على " ص ٣٨ ، وعبد الرحمن الرافعى بك : " تاريخ الحركة القومية — عصر محمد على " ص ٥٣١ ، وعبد الرحمن زكى : " أعلام الجيش والبحرية فى مصر " ج ١ ص ٦٢ .

وبعـد عودته الى مصر فى أوائل سـنة ١٨٢٥ عينه محمـد على باشا قائدا للسفينة "الإسكندرية" ، وفى أثناء فتح سوريا نصب محافظا لبيروت ، وقد بقى فى هذا المنصب سبع سنوات من سنة ١٨٣٣ الى سنة ١٨٤٠ ، وسار سيرة عدل و إصلاح حببته الى نفوس الأهلين ، وفى سنة ١٨٥٩ عين ناظرا للمـالية وأنعم عليه بالباشوية ، وهو جدّ الداماد أحمد نامى بك رئيس الحكومة السورية سابقا (١) .

البكباشى البحرى سليم محمـد قبطان : هو ضابط بحـرى مصرى قام بأعمال كشفية فى منابع النيل ، وتعتبر رحلاته التى قام بهـا باكورة ثمـار الحضارة التى انبعثت أضواؤها فى مصر منـذ مائة عام ، فقـد عنى محمد على باشا بالكشف عن منابع النيل فأرسل فى خلال أربع سنوات ثلاث بعثات تحت رياسة القبودان سليم محمد .

قامت البعثة الأولى من الخرطوم فى ١٦ نوفمبر سـنة ١٨٣٩ على ظهـر خمس ذهبيات جىء بها من مصر ، وكانت كل ذهبية مسلحة بمدفعين ، وثلاث ذهبيات أخرى جىء بها من سنار وقيّاستين وخمسة عشر زورقا فيها من المؤن والذخائر ما يكفى لمدّة ثمـانية أشهر ، فوصلت البعثة الى بلدة العيس على بعد خمسمائة فرسخ جنوبى الخرطوم ، وقد حالت الموانع فى النهر دون تقدّم السفن فقفلت راجعة ، وفى أثناء عودتها عرّجت على نهـر السوباط وقطعت فيه عشرين يوما الى أن حالت قلة المياه دون تقدّمها فعادت الى الخرطوم وبلغتها فى ٣٠ مارس سنة ١٨٤٠ بعد رحلة دامت ١٣٥ يوما .

---

(١) الأمير عمر طوسون : "البعثات العلمية فى عهد محمـد على" ص ٣٨ ، وعبد الرحمن الرافعى بك : "تاريخ الحركة القومية — عصر محمد على" ص ٥٣٢ ، وعبد الرحمن زكى : "أعلام الجيش والبحرية فى مصر" ج ١ ص ٦٣ .

وبدأت البعثة الثانية فى ٢٣ نوفمبر سنة ١٨٤٠ فسارت الحملة فى النيل الأبيض وتجاوزت الجهة التى بلغتها البعثة الأولى ، ثم اتجهت جنوبا حتى بلغت فى يوم ٢٠ يناير سنة ١٨٤١ جزيرة "جونكر" الواقعة على الخط الخامس من خطوط العرض بالقرب من غندوكرو التى تبعد عن الخرطوم ١٠٨٠ ميلا جنوبا ، ولم يبق بين الحملة وبلوغ منابع النيل إلا مسافة وجيزة بالنسبة الى ماقطعته من المراحل ولكنها لم تستطع متابعة السير لهبوط مياه النيل جنوبى تلك الجهة ولوجود الجنادل والشلالات التى حالت دون تقدّم السفن فعادت البعثة الى الخرطوم فى ١٨ أبريل سنة ١٨٤١ بعد رحلة دامت ١٤٦ يوما .

وتحركت البعثة الثالثة من الخرطوم فى ٢٧ سبتمبر سنة ١٨٤١ ، غير أنها لم تتجاوز النقطة التى بلغتها سابقتها فعادت إلى الخرطوم يوم ٦ مارس سنة ١٨٤٢ بعد رحلة دامت ١٦٠ يوما .

وكان من نتائج هذه الرحلات أن كشفت عن مناطق واسعة كانت مجهولة إلى ذلك الحين فأفادت الحضارة والعلم فوائد جمة وبسطت نفوذ مصر نخفق العلم المصرى لأول مرة على تلك الأصقاع الاستوائية .(١)

البكباشى البحرى محمد الاسلامبولى : تخرج من مدرسة البحرية بالاسكندرية ثم أرسل إلى انجلترا للتخصص فى الفنون الهندسية وبناء السفن ، ولما أتم دراسته عاد إلى مصر وعينه محمد على باشا بكباشيا بحريا فى سنة ١٨٣٦ ونصبه رئيسا لقسم إدارة الصناعة والهندسة وإنشاء السفن فى ترسانة الاسكندرية

---

(١) عبد الرحمن زكى : "أعلام الجيش والبحرية فى مصر" ج ١ ص ٦٤ ، وعبد الرحمن الرافعى بك : "تاريخ الحركة القومية — عصر محمد على" ص ١٨٩ ، ورسالة البكباشى سليم بك قبطان منشورة فى « مجلة الجمعية الجغرافية الفرنسية » عدد يوليه سنة ١٨٤٢ ص ٨ .

وتولى مع زميله حسن بك السعران ما كان يتولاه المسيو دى سيريزى من أعمال، وقد أنتجت دار الصناعة فى عهده عددا عديدا من السفن الحربية خفف عن مصر وطأة الكارثة التى حلت بها فى مياه نافارين .

وقد سافر إلى انجلترا مرة أخرى على ظهر الفرقاطة " الشرقية " التى تم بناؤها بالاسكندرية سنة ١٨٤٧ للاشراف على تركيب آلاتها البخارية (١) .

القبودان عبد الكريم : هو شقيق محرم بك صهر محمد على باشا وأمير البحار الثانى فى عهد محمد على، و والد حسين باشا فهمى المعمار، تعلم فى مدرسة الأسكندرية البحرية وأرسله محمد على باشا فى بعثة علمية لإتمام علومه وممارسة التدريب البحرى على سفن الأسطول البريطانى ، ثم عاد إلى مصر وعين بإحدى قطع الأسطول المصرى ، وقد اشترك القبودان عبد الكريم مع زملائه فى ترجمة النظم والقوانين المتبعة فى البحرية البريطانية (٢) .

القبودان خلف الله : نشأ فى قرية أم دينار (من أعمال الجيزة جنوبى قرية نكلا بنحو ثلاثة آلاف متر) ولما شب انتظم فى سنة ١٨٢٥ فى سلك البحرية المصرية فتعلم أصولها، ثم جعل قبيارجيا فى صنعة تركيب الحبال وخرزها وتركيب الصوارى ونسج البليطوه من الليف ونحو ذلك ، ثم عين فى طاقم القرويت " شاهد جهاد " الذى ابتاعته الحكومة المصرية من الحكومة البريطانية فسافر عليه إلى شبه جزيرة المورة حيث خاض غمار الحرب تحت قيادة إبراهيم باشا، ثم عاد الى مصر على ظهر السفينة نفسها وسافر عليها ثانية بعد شحنها بالمؤن والمهمات الحربية ، ولما أنشئ القبوع نمرة ١ عين القبودان خلف الله من بين عسكره وكانوا خمسة وأربعين ممن تدرّبوا على صنعة القبيارجية . ثم رقى إلى درجة بلكنجى —

(١) عبد الرحمن زكى : " أعلام الجيش والبحرية فى مصر " ج ١ ص ٦٢ .

(٢) عبد الرحمن زكى : " أعلام الجيش والبحرية فى مصر " ج ١ ص ٦٢ .

وهى رتبة أعلى من القبيارجى بدرجتين — وأقلع على ظهر القبوع نمرة ١ إلى عكا حيث اشترك فى دكها بحرا ، ورقى فى خلال تلك المدّة إلى رتبة باش ريس ثالث ثم إلى باش ريس ثانى ثم جعل فى سنة ١٨٣٥ باش ريس أوّل نمرة واحد لأشغال الترسانة بورشة الأورمة وهى صنعة جر الأثقال وتفريغ المراكب إلى البر و إنزالها فى البحر ونحو ذلك .

ولما أنزل القبوع نمرة ١١ إلى البحر أختير القبودان خلف الله لتركيب أورمته وهى طقم المركب من حبال وصوارى وقلوع ونحوها .

وفى سنة ١٨٤٩ أنعم على القبودان خلف الله برتبة يوزباشى وفى سنة ١٨٥٤ نال رتبة صولقول وفى سنة ١٨٥٦ رقى إلى رتبة صاغقول أغاسى ، وجعل ملاحظ أشغال ورشة الأورمة .

ولما أنشأ الخديو اسماعيل القرويت "لطيف" والوابور "الصاعقة" باشر القبودان خلف الله تركيب أورمتهما فجاءت فى غاية الإتقان ، وأنعم عليه الخديو برتبة البكباشى فى سنة ١٨٦٨ تقديرا لما بذله من جهود فى خدمة البحرية المصرية (١) .

وفاة ابراهيم باشا ومحمد على باشا الكبير :

وفى العاشر من نوفمبر سنة ١٨٤٨ عاجلت المنية ابراهيم باشا فى حال حياة أبيه بعد حكم لم يتجاوز سبعة أشهر ، أما محمد على باشا فقد أخذ المرض يتزايد عليه إلى أن لفظ نفسه الأخير فى الثانى من أغسطس سنة ١٨٤٩ فرقد رقدته الأبدية فى مسجده بالقلعة ، راضيا مرضيا عن أمة وهبها بين عشية وضحاها أسطولا تبوأ المرتبة الثالثة بين أساطيل الدول العظمى دون أن تمتدّ يده إلى قرض من الخارج ، معتمدا فى ذلك على صدق عزيمته وعلى مرافق بلاده وعلى إخلاص شعبه الوفى .

---

(١) على باشا مبارك : "الخطط التوفيقية" ج ٨ ص ٨٥ .

سفن الأسطول المصرى فى سنة ١٨٣٧ (نقلا عن المسيو مانجان)[1]

العدد	الاسم	ضباط أركان الحرب	عدد البحارة	عدد المدافع
١	مصر	٢٣	١١٧٢	١٣٦
٢	عكا	٣٤	١٢٠٨	١٠٠
٣	المحلة الكبرى	٣٣	١١٠٢	١٠٠
٤	المنصورة	٣٣	١١٠٢	١٠٠
٥	الاسكندرية	٣٣	١١٠٢	١٠٠
٦	أبو قير	٣٢	٨٠٣	٨٤
٧	رشيد	١٧	٥٢٩	٦٠
٨	البحيرة	١٧	٥٢٩	٦٠
٩	شير جهاد	١٧	٥٢٩	٦٠
١٠	كفر الشيخ	١٧	٥٢٩	٦٠
١١	واسطة جهاد	١٧	٥٢٩	٦٠
١٢	دمياط	١٧	٥٠٠	٥٢
١٣	سمند جهاد	١٣	٢٤٢	٢٤
١٤	طنطا	١٣	٢٤٢	٢٤
١٥	جناح بحرى	١٣	٢٤٢	٢٢
١٦	جهاد بيكر	١٢	٢٠٠	٢٠
١٧	واشنطن	١١	١٧٧	٢٠
١٨	شاهين دريا	١١	١٧٧	٢٠
١٩	الصاعقة	١١	١٧٧	٢٠
٢٠	تمساح	١١	١٧٧	٢٠
٢١	شاهد جهاد	١١	١٣٨	١٦
٢٢	شهباز جهاد	١١	١٣٨	١٦
٢٣	بادئ جهاد	١١	١٣٨	١٦
٢٤	أمريكان	١١	١٣٨	١٦
	المجموع	٤٣٩	١١,٨٢٠	١٢٠٤

(١) فيليكس ماجان : "الموجز فى تاريخ مصر تحت حكم محمد على" ج ٣ ص ١٤٤ و ١٤٦ .

سفن الأسطول المصرى فى سنة ١٨٣٩ (نقلا عن كلوت بك[1])

العدد	الإسم	عدد البحارة
١	مصر	١٠٩٧
٢	عكا	١١٤٨
٣	المحلة الكبرى	١٠٣٤
٤	المنصورة	١٠٣٤
٥	الاسكندرية	١٠٣٤
٦	أبو قير	٧٣٦
٧	رشيد	٥١٠
٨	البحيرة	٥١٠
٩	شير جهاد	٥١٠
١٠	دمياط	٤٧٠
١١	سمند جهاد	٩٧
١٢	طنطا	١٨٣
١٣	جناح بحرى	١٥٩
١٤	واشنطن	١١٥
١٥	جهاد بيكر	١٥٩
١٦	شاهين دريا	١١٥
١٧	الصاعقة	١١٥
١٨	تمساح	٩٧
١٩	شهباز جهاد	٩٧
٢٠	بلنك جهاد	١٥٩
	المجموع	٩٣٧٩

(١) كلوت بك : " لمحة عامة إلى مصر " ج ٢ ص ١٩٤ .

سفن الأسطول المصرى فى سنة ١٨٤٣

(نقلا عن اسماعيل سرهنك باشا)[1]

العدد	الاسم	عدد البحارة	عدد المدافع	جهة إنشائها
١	مصر	١٠٩٧	١٠٦	الاسكندرية
٢	عكا	١١٤٨	١٠٦	«
٣	المحلة الكبرى	١٠٣٤	١٠٠	«
٤	المنصورة	١٠٣٤	١٠٠	«
٥	الاسكندرية	١٠٣٤	١٠٠	«
٦	أبو قير	٧٣٦	٨٤	«
٧	رشيد	٥١٠	٦٠	تريستة
٨	البحيرة	٥١٠	٦٠	«
٩	شير جهاد	٥١٠	٦٠	ليفورن
١٠	واسطة جهاد	١٨٦	٢٨	جزائر الغرب
١١	دمياط	٤٧٠	٥٦	الاسكندرية
١٢	سمند جهاد	٨٩	١٨	مرسيليا
١٣	طنطا	١٨٦	٢٨	الأسكندرية
١٤	جناح بحرى	١٨٥	٢٤	جنوه
١٥	جهاد بيكر	١٨٥	٢٤	«
١٦	صاعقة	٨٨	٢٤	ليفورن
١٧	تمساح	٨٨	١٦	مرسيليا
١٨	شاهد جهاد	١٨١	٢٤	الاسكندرية
١٩	شهباز جهاد	٧٨	١٨	مرسيليا
٢٠	بادئ جهاد	٨٩	٢٤	أمريكا
	المجموع	٩٤٣٨	١٠٦٠	

(١) اسماعيل سرهنك باشا : ”حقائق الأخبار عن دول البحار“ ج ٢ ص ٢٥٣ .

سفن الأسطول المصرى فيما بين سنة ١٨٤٣ وسنة ١٨٤٩
(نقلا عن جدول حسن باشا الاسكندرانى)[١]

العدد	الاسم	عدد البحارة	عدد المدافع	سنة نزولها الى البحر	جهة إنشائها
	سفن الغليون أو القبـاق				
١	المحلة الكبرى	١٠٣٤	١٠٠	١٨٣٠	الاسكندرية
٢	المنصورة	١٠٣٤	١٠٠	١٨٣٠	»
٣	الاسكندرية	١٠٣٤	١٠٠	١٨٣١	»
٤	أبو قـير	٧٣٦	٩٤	١٨٣١	»
٥	مصـر	١٠٩٧	١٠٦	١٨٣٢	»
٦	عكا	١١٤٨	١٠٦	١٨٣٢	»
٧	حمـص	١٠٣٤	١٠٠	١٨٣٣	»
٨	بيلان	٩٠٠	٨٦	١٨٣٤	»
٩	حـلب	١٠٣٤	١٠٢	١٨٣٧	»
١٠	الفيـوم	١٠٣٤	١٠٠	١٨٣٨	»
١١	بنى سويف	١٠٣٤	١٠٢	١٨٣٨	»
١٢	دمشـق	—	—	—	»
	الفـرقاطات				
١٣	منـوف	٥٥٨	٦٤	١٨٣٦	الاسكندرية
١٤	دميـاط	٤٧٠	٥٦	١٨٢٩	»

(١) وضع حسن الاسكندرانى باشا هذا الجـدول فى عهد إمارة محمد سعيـد باشا للبحرية المصرية أى فيما بين سنة ١٨٤٣ وسنة ١٨٤٩ وفى حال حياة أبيه محمد على باشا الكبير .

(تابع) سفن الأسطول المصرى فيما بين سنة ١٨٤٣ وسنة ١٨٤٩
(نقلا عن جدول حسن باشا الاسكندرانى)

العدد	الاسم	عدد البحارة	عدد المدافع	سنة نزولها إلى البحر	جهة إنشائها
	الفرقاطات				
١٥	رشيد	٥١٠	٦٠	١٨٣٨	تريستة
١٦	الجعفرية	—	٦٠	١٨٣٤	ليفورن
١٧	شيرجهاد [١]	٥١٠	٦٠	١٨٢٦	«
١٨	البحيرة	٥١٠	٦٠	١٨٢٩	تريستة
١٩	النيل [٢]	٥٢	٦	١٨٣٤	انكلترا
	القراويت				
٢٠	طنطا	١٨٦	٢٨	١٨٣٠	الاسكندرية
٢١	دمنهور	١٨٦	٢٦	١٨٣٨	«
٢٢	واسطة جهاد	—	٢٨	١٨٢٠	جزائر الغرب
٢٣	جناح بحرى	١٨٥	٢٤	١٨٢٣	جنوه
٢٤	بلنك جهاد [٣]	١٨٥	٢٤	١٨٢٧	مرسيليا
٢٥	رهبر جهاد [٤]	٢٠٠	٣٠	١٨٢٦	«
٢٦	بومبه	٣٠٠	٤٥	١٨٢٤	تريستة
٢٧	جهاد بيكر	١٨٥	٢٤	١٨٢٥	جنوه
٢٨	فوه	—	٢٤	١٨٢٢	الاسكندرية
٢٩	شاهد جهاد	١٨١	٢٤	١٨٢٥	«

(١) كلمة "شير" معناها باللغة الفارسية "أسد".

(٢) كانت "النيل" فرقاطة بخارية.

(٣) كلمة "بلنك" معناها "النمر".

(٤) كلمة "رهبر" معناها دليل.

(تابع) سفن الأسطول المصرى فيما بين سنة ١٨٤٣ وسنة ١٨٤٩
(نقلا عن جدول حسن باشا الاسكندرانى)

العدد	الاسم	عدد البحارة	عدد المدافع	سنة نزولها إلى البحر	جهة إنشائها
	الأباريق				
٣٠	سمند جهاد[1]	٨٩	١٨	١٨٢٥	مرسيليا
٣١	بادئ جهاد	٨٩	٢٤	١٨٢٢	أمريكا
٣٢	نمرة ٢	٨٩	١٨	١٨٢٣	—
٣٢	شهباز جهاد	٨٨	١٨	١٨٢٥	مرسيليا
	الغواليت				
٣٤	صاعقة	—	٢٤	١٨٢٨	ليفورن
٣٥	تمساح	٨٨	١٦	١٨٢٦	مرسيليا
٣٦	غولت جديد	٥٢	١٢	١٨٣٨	الاسكندرية
	الوابورات				
٣٧	برواز بحرى	—	—	١٨٥٠	—
٣٨	أسيوط	—	—	١٨٤٦	—
٣٩	جيلان بحرى	—	—	١٨٤٩	—
٤٠	الشرقية	—	—	١٨٤٦	—
٤١	رشيد	—	—	١٨٤٦	—

النقالات

لم يتناول إحصاء دقيق عددها على وجه التحديد .

(١) كلمة " سمند " معناها " قلعة " .

(٢) سمى فيما بعد بالفرقاطة " مخبر سرور " وركبت آلاته بلندن . وتجد المزيد من التفصيل منشورا فى كتاب الأمير عمر طوسون : " صفحة من تاريخ مصر فى عهد محمد على " ص ١٣٨ — ١٤٣ .

قوة مصر البحرية فى عصر محمد على الكبير من سنة ١٨١٣ — ١٨٤٨

(نقلا عن دار المحفوظات المصرية)[١]

السنة	الضباط	الأنفار	السفن الحربية	المدافع	مراكب طرادة	النقالات	الأطباء	الأجزاجية	الكتبة
١٨١٠	٢٧	٢٩٢٨	٩	١٠٨	٦	١٥	—	٩	٩
١٨١١	٣٦	٦١٨٠	١٢	١٣٨	١٠	٧٧	—	١٢	١٢
١٨١٢	٣٦	٦١٨٠	١٢	١٣٨	١٠	٧٧	—	١٢	١٢
١٨١٣	٣٦	٦٦٦٠	١٢	١٣٨	١٠	٨٢	—	١٢	١٢
١٨١٤	٣٦	٦٦٦٠	١٢	١٣٨	١٠	٨٢	—	١٢	١٢
١٨١٥	٣٦	٦٦٦٠	١٢	١٣٨	١٠	٨٢	—	١٢	١٢
١٨١٦	٣٦	٦٦٦٠	١٢	١٣٨	١٠	٨٢	—	١٢	١٢
١٨١٧	٣٦	٦٦٦٠	١٢	١٣٨	١٠	٨٢	—	١٢	١٢
١٨١٨	٣٦	٦٧٤٠	١٢	١٣٨	١١	٨٣	—	١٢	١٢
١٨١٩	٥٤	٦٨٥٠	١٨	١٨٨	١١	٨٣	—	١٨	١٨
١٨٢٠	٧٨	٧٢٢٠	٢٦	٢٧٤	١٥	١٢٢	—	٢٦	٢٦
١٨٢١	٩٣	٨٣٨٥	٣١	٤٠٤	١٥	١٢٦	—	٣١	٣١
١٨٢٢	١٠٥	١٠١٦٠	٣٥	٤٥٦	١٥	١٢٦	—	٣٥	٣٥
١٨٢٣	١١٤	١٠٩١٠	٣٨	٥٠٨	١٥	١٢٦	—	٣٨	٣٨
١٨٢٤	١٤٤	١٢٢٢٠	٤٨	٦٢٨	١٥	١٢٧	—	٤٨	٤٨
١٨٢٥	١٥٩	١٣٣٤٥	٥٣	٦٥٦	١٥	١٢٧	—	٥٣	٥٣
١٨٢٦	١٥٩	١٣٣٦٥	٥٣	٦٥٦	١٥	١٢٩	—	٥٣	٥٣
١٨٢٧	١٦٢	١٣٥٩٠	٥٤	٦٧٤	١٥	١٢٩	١	٥٤	٥٤
١٨٢٨	١٥٩	١٣٣٦٥	٥٣	٦٤٢	١٥	١٢٩	٢	٥٣	٥٣
١٨٢٩	١٥٩	١٣٣٦٥	٥٣	٦٤٢	١٥	١٢٩	٢	٥٣	٥٣

(١) أمين سامى باشا : " تقويم النيل وعصر محمد على باشا " ج ٢ ص ٥٧١ .

قوة مصر البحرية فى عصر محمد على الكبير من سنة ١٨١٣ — ١٨٤٨

(نقلا عن دار المحفوظات المصرية) تابع

السنة	الضباط	الأنفار	السفن الحربية	المدافع	مراكب طرادة	النقالات	الأطباء	الأجزاجية	الكتبة
١٨٣٠	١٧١	١٤٢٦٥	٥٧	٧٣٠	١٥	١٢٩	٦	٥٧	٥٧
١٨٣١	١٨٦	١٥٣٩٠	٦٢	٨٢٠	١٥	١٢٩	١١	٦٢	٦٢
١٨٣٢	١٨٦	١٥٣٩٠	٦٢	٨٢٠	١٥	١٢٩	١١	٦٢	٦٢
١٨٣٣	١٩٨	١٥٩٦٠	٦٦	٩٠٨	١٥	١٢٩	١٥	٦٦	٦٦
١٨٣٤	٢٠١	١٤٨٤٠	٦٧	٩٢٠	١٥	١٢٩	١٦	٦٧	٦٧
١٨٣٥	٢٠٢	١٤٨٤٠	٦٨	٩٥٦	٤	١٤٤	١٧	٦٨	٦٨
١٨٣٦	٢٠٣	١٤٩٤٠	٦٩	٩٦٨	٤	١٤٤	١٧	٦٩	٦٩
١٨٣٧	٢٠٣	١٤٨٤٠	٦٨	٩٥٠	٤	١٤٤	١٨	٦٨	٦٨
١٨٣٨	٢٠٣	١٤٩٤٠	٦٩	٩٦٧	٦	١٤٤	١٨	٦٩	٦٩
١٨٣٩	٢٠٤	١٤٩٨٠	٧٠	٩٨٣	٧	١٤٤	١٩	٧٠	٧٠
١٨٤٠	٢٠٤	١٤٩٨٠	٧٠	٩٨٣	١٠	١٤٤	١٩	٧٠	٧٠
١٨٤١	٢٠٣	١٤٩٥٠	٦٩	٩٧١	١٠	١٤٥	٢٠	٦٩	٦٩
١٨٤٢	٢٠٣	٣١٢٠	٥	١٠	١٨	١٣	١٦	١٦	١٦
١٨٤٣	٩٦	٣٠٨٠	٣	١٠	١٨	١٢	١٥	١٥	١٥
١٨٤٤	٩٦	٣٠٨٠	٣	١٠	١٨	١٢	١٥	١٥	١٥
١٨٤٥	٩٦	٣٠٨٠	٣	١٠	١٨	١٢	١٥	١٥	١٥
١٨٤٦	٩٨	٣١٥٠	٤	١٣	١٦	١٢	١٦	١٦	١٦
١٨٤٧	١٠١	٣٣٠٠	٤	١٣	١٦	١٣	١٧	١٧	١٧
١٨٤٨	١٠١	٣٣٠٠	٤	١٣	١٦	١٣	١٧	١٧	١٧

المراجع الخاصة بالفصل الثامن

باللغــة العربية :

ادوار جوان : مصر فى القرن التاسع عشر (تعريب الأستاذ محمد مسعود بك) .

اسماعيل سرهنك باشا : حقائق الأخبار عن دول البحار .

أمين سامى باشا : تقويم النيل وعصر محمد على باشا .

بنت بطـوطة : صفحات من تاريخ البحرية المصرية فى عهد محمد على باشا .

جمال الدين الشيال : عثمان نور الدين (مجلة "الكتاب" عدد سبتمبر سنة ١٩٤٦) .

جميـل خانكى : أمراء البحار فى الأسطول المصرى فى النصف الأول من القرن التاسـع .

جميـل خانكى : الذكرى المئوية لتثبيت محمـد على باشا الكبير وأسرته على عرش مصر .

رفاعة رافع بك الطهطاوى : مناهج الألباب المصرية فى مباهج الآداب العصرية .

عبـد الرحمن الجبرتى : عجائب الآثار فى التراجم والأخبار .

عبد الرحمن الرافعى بك : تاريخ الحركة القومية — عصر محمد على .

عبـد الرحمـن زكى : الجيش المصرى فى عهد محمد على باشا الكبير .

عبـد الرحمـن زكى : أعلام الجيش والبحرية فى مصر .

على مبارك باشا : الخطط التوفيقية .

عمر طوسون (الأمير) : صفحة من تاريخ مصر فى عهد محمد على — الجيش المصرى البرى والبحرى .

عمر طوسون (الأمير) : البعثات العلمية فى عهد محمد على .

فيليـب جلاد : قاموس الادارة والقضاء .

كريم ثابت بك : محمـد على .

مجـلة الهـلال : تاريخ الاسـطول المصرى (بحث منشور بعـدد نوفمبر سنة ١٩٢٥ ص ١٤٥) .

كلـوت بـك : لمحة عامة إلى مصر (تعريب الأستاذ محمد مسعود بك) .

محمد عبد القادر حمزة : الأسـطول المصرى فى عهد محمد على باشا الكبير (جريدة « البلاغ » عدد نوفمبر سنة ١٩٣٨) .

محمود عبد الهـادى : المعـارف البحرية .

باللغـة الفرنسية :

Cattaoui (René) : Le règne de Mohamed Aly d'après les archives russes.

Charles-Roux (F.) : Histoire de la Nation Egyptienne, t. VI : Mohamed Aly et sa dynastie.

Clot Bey : Aperçu général sur l'Egypte.

Dehérain : Le Soudan Egyptien sous Mohamed Aly.

Douin (Georges) : Les premières frégates de Mohamed Aly.

Douin (Georges) : (Navarin).

Driault (Edouard) : Précis de l'Histoire d'Egypte, t. III : Mohamed Aly et Ibrahim.

Durand-Viel (Vice-Amiral) : Les Campagnes navales de Mohamed Aly et d'Ibrahim.

Gouin (Edouard) : L'Egypte au XIXème siècle.

La Gravière (Jurien de) : Marine d'autrefois.

La Gravière (Jurien de) : La Station du Levant.

Marmont (Maréchal) : Voyage en Hongrie, en Transylvanie, dans la Russie Méridionale, en Crimée et sur les bords de la Mer d'Azoff, à Constantinople, dans quelques parties de l'Asie Mineure, en Syrie, en Palestine et en Egypte.

Mengin (Félix) : Histoire de l'Egypte sous le Gouvernement de Mohamed Aly.

MOURIEZ (PAUL) : Histoire de Méhémet Aly.

SABRY (MOHAMED) : L'Empire Egyptien sous Mohamed Aly et la Question d'Orient.

WEYGAND (GÉNÉRAL) : Histoire de Mohamed Aly et de ses fils.

باللغـــة الإيطالية :

SAMMARCO (ANGELO) : La Marina Egiziana sotto Mohamed Ali. Il contributo Italiano.

باللغـــة الإنجليزية :

SCOTT (ROCHFORT) : Rambles in Egypt and Candia.

الفصل التاسع

عهد عباس باشا الأول

(٢٤ نوفمبر سنة ١٨٤٨ — ١٤ يوليه سنة ١٨٥٤)

تولية عباس باشا الأول و إهماله شؤون البحرية :

على أثر وفاة ابراهيم باشا فى العاشر من نوفمبر سنة ١٨٤٨ وفى أخريات أيام محمد على باشا استدعى عباس بن طوسون بن محمد على من الحجاز حيث كان متغيبا وتولى الولاية على مصر وتقلد زمام الحكم فى ٢٤ نوفمبر سنة ١٨٤٨ .

وفى عهده ساءت حالة البحرية المصرية وأخذت فى الاضمحلال بعد أن كانت قوية زاهرة ، و يرجع ذلك الى سببين : أولهما عام وهو إهمال الوالى شتى أعمال العمران ، وثانيهما خاص وهو كراهيته لعمه الأمير محمد سعيد باشا الذى نشأ فى البحرية وكان خامس أمراء البحار فى الأسطول المصرى فى عهد محمد على ، فحقد عباس على البحرية لحقده على الأمير سعيد ، فأهمل شأنها وتعطلت أعمال دار صناعة السفن ووقف إصلاح الوحدات البحرية فسرى إليها العطب وتناولها التلف .

وعلى الرغم من البعثات العلمية الست التى أرسلها عباس الأول الى النمسا وانجلترا وفرنسا وايطاليا والمانيا والتى بلغ عدد أعضائها ٤٨ تلميذا لم يفكر الوالى فى إيفاد طالب واحد للتخصص فى الشؤون البحرية أو فى صناعة بناء السفن .

وفى الوقت الذى كان أسطول مصر أحوج مايكون الى جميع وحداته استقل عباس فى أثناء سنة ١٨٥٠ الوابور " الشرقية " قاصدا جزيرة رودس وهناك اجتمع بالسلطان عبد المجيد الذى كان قد خرج من الآستانة للسياحة فى جزائر الأرخبيل وقدم إليه " الشرقية " هدية خالصة الى ذاته الشاهانية فضم إلى العمارة التركية وسمى " مخبر سرور " .

غير أنه لما نشبت فى ٣ يوليه سنة ١٨٥٣ الحرب بين تركيا وروسيا — بحجة حماية هذه الأخيرة الكنيسة والاكليروس اليونانى فى الأراضى المقدسة — طلب السلطان عبد المجيد الى عباس الأول أن يمدّه بالجند والأساطيل وفاقا للفرمانات الشاهانية ، فلبى عباس نداءه وفتح أبواب دار الصناعة البحرية المعطلة وجهز على وجه السرعة أسطولا عهد بقيادته الى حسن الاسكندرانى باشا .

أمير البحار حسن الإسكندرانى باشا :

فى أثناء سنة ١٧٩٠ ولد للامام حسن رئيس قبيلة الشرويشيين بجهة أبخاسيا من أعمال بلاد الشراكسة الشمالية ولد أسماه "زكريا" كان ثالث أنجاله وآخرهم . شب الطفل وترعرع على ساحل البحر الأسود ثم صح عزم أبيه على تأدية فريضة الحج وعقدت نيته على إرسال نجله الى مصر ليتلقى علومه بالأزهر فينشأ إماما مثله ، فغادر الأب بلاده مع ابنه الأصغر حوالى سنة ١٨٠٠ ، ولما يتجاوز زكريا بعد العاشرة من عمره ، فركبا البحر ليلا وأقلع بهما أحد المراكب الشراعية الى الآستانة فى طريقهما الى مصر حيث انتوى الامام ترك ابنه — فى أثناء غيابه بالحجاز — عند أحد أصدقائه ومواطنيه المماليك الذين كانت تربطه بهم صلات وثيقة ومودّة قديمة .

و بالفعل ارتحل الامام حسن قاصدا بيت الله الحرام وسلم طفله فى القاهرة الى أحد السلحدارية الشراكسة من ذوى قرباه الى حين عودته ، غير أن المنية عاجلته وهو فى طريقه من مكة الى المدينة فأصبح زكريا يتيما فى قطر غريب وعند غير أهله وعشيرته .

إلا أن السلحدار أنزله فى بيته منزلة أبنائه فعاش زكريا فى رعايته وتعلم عليه صناعة الأسلحة . وقد حدث بعد ردح من الزمان أن وجه محمد على باشا والى مصر عنايته الى تجهيز حملة عسكرية لإخماد ثورة الوهابيين فى جزيرة العرب ، فوصى السلحدار فى منتصف عام ١٨١١ بصنع كمية من الأسلحة ، ولما تم إعدادها



٢٤ — أمير البحار حسن باشا الاسكندرانى

حملها السلحدار بصحبة زكريا الى قصر الأزبكية حيث قابلهما محمد على باشا ، وما كاد نظر الوالى يقع على هذا الشاب اليافع وسمعه يصغى الى قصته حتى أعجبته فيه جراءة أعماله وصدق طويته فشمله بعطفه واستخدمه فى ديوانه ، فنبذ زكريا اسمه القديم وآثر أن يخلع على نفسه اسم أبيه حسن .

كانت مصر فى ذلك العهد قد هبت على بكرة أبيها تلبى نداء الوالى للانتظام فى الجيش فبادر حسن الى الانخراط فى صفوفه ، غير أنه لما سافر فى خلال شهر سبتمبر سنة ١٨١١ فى معية محمد على باشا الى السويس وشاهد فيها نواة الأسطول المصرى مبحرا من ثغره لنقل الرجال والعتاد الى جزيرة العرب أدرك حسن — وهو من أبناء السواحل — أن أمواج البحر تناجيه فوطّن نفسه على الدخول فى البحرية .

ولكن آماله لم يبد له تحققها إلا بعد ست سنوات !

ففى خلال سنة ١٨١٧ أوفد محمد على باشا فى بعثة علمية الى فرنسا حسنا (الذى لقب بالاسكندرانى) ومحمد شنن ومحمود نامى بمعية المسيو دروفيتى قنصل فرنسا بمصر وتحت إشرافه . وما أن قضى الطلبة المصريون عامين كاملين فى الدرس والتحصيل لإتقان اللغة الفرنسية حتى آثر ثلاثتهم التخصص فى العلوم البحرية فانخرطوا فى الكلية البحرية الفرنسية بتولون ، وقد كان طلبة البحرية المصريون — وعلى الأخص حسن الاسكندرانى — طوال مدة إقامتهم فى تولون موضع عناية خاصة من المسيو دوبيريه (Duperré)[1] مما كان له أحسن الوقع عند محمد

(١) كان المسيو فيكتورجى دوبيريه حاكما بحريا لميناء تولون من سنه ١٨١٥ الى سنة ١٨١٨ (أى عند قدوم البعثة المصرية) ثم عين أميرالا وتولى مقاليد وزارة البحرية الفرنسية فى عهد الملك لويس فيليب خمس مرات : الأولى فى وزارة الماريشال مورتييه (Mortier) من ٢٢ فبراير سنة ١٨٣٤ الى ١٢ مارس سنة ١٨٣٥ . والثانية فى وزارة خلفه الدوق دى برويه (Brôglie) من ١٢ مارس سنة ١٨٣٥ الى ٥ فبراير سنة ١٨٣٦ ، والثالثة فى الوزارة التالية برياسة المسيو تيير (Thiers) من ٢٢ فبراير سنة ١٨٣٦ الى ٦ سبتمبر سنة ١٨٣٦ ، والرابعة فى وزارة المسيو سولت (Soult) الثانية من ١٢ مارس سنة ١٨٣٩ الى أول مارس سنة ١٨٤٠ ، والخامسة فى وزارة المسيو سولت الثالثة من ٢٩ أكتوبر سنة ١٨٤٠ الى ٧ فبراير سنة ١٨٤٣ ، وتوفى الأميرال دوبيريه فقيرا فى الثانى من نوفبر سنة ١٨٤٦ ودفن بالأنفاليد .

على باشا فحفظ له هذا الجميل ولم ينسه على مرّ الأيام ، تذكر هذه اللفتة الكريمة في سنة ١٨٤١ — أى بعد أربع وعشرين سنة — فأقام مساء يوم ٢٨ مارس سنة ١٨٤١ فى قصره مأدبة عشاء بمناسبة سفر المسيو كوشليه (Cochelet) قنصل فرنسا دعا اليها معه خلفه المسيو دى روهان شابو (De Rohan-Chabot) وقائد السفينتين الفرنسيتين الراسيتين وقتئذ فى ميناء الاسكندرية "أشيرون" (Acheron) و"أنبوسكاد" (Embuscade) . وقد تبسط محمد على باشا فى الحديث مع مدعوّيه فى أثناء تناول العشاء وأثنى الثناء المستطاب على الأميرال دوبيريه الذى كان وقتئذ وزير بحرية فرنسا والذى شمل بعنايته طلبة البحرية المصرية لأربع وعشرين سنة خلت ، ويقول فى هذا الصدد الأميرال دوزان فيبل ماتعريبه :

" تحدث الوالى فى أثناء تناول العشاء عن الأميرال دوبيريه وزير البحرية الفرنسية حديثا طويلا أجزل فيه الثناء عليه ، ذاكرا ماأبداه من مظاهر الرعاية فيما مضى من الزمان نحو الطلبة المصريين البحريين على السفينة " أوريون " وعلى الأخص بالنسبة الى حسن بك (الاسكندرانى) ناظر بحريته[١] " .

وعلى أثر تخرج الطلبة المصريين من الكلية البحرية الفرنسية قاموا بثلاث رحلات علمية على سفن فرنسية فتدرّبوا على قيادتها وزاروا أقطارا وأمصارا نائية دوّن حسن الاسكندرانى عنها " يوميات " وصف فيها بلاد البرازيل ورأس هورن بأمريكا الجنوبية وبلاد النرويج والسويد فى شمال أوربا فى حين تناولت ريشة محمود نامى بالرسم المناظر الرائعة التى استوقفت أنظارهم .

وقد استغرقت الرحلة الأولى ثلاثة أشهر إذ أبحر الطلبة المصريون على ظهر الفرقاطة الفرنسية "تيميرير" (Téméraire) واجتازوا بحر الشمال وزاروا بلاد النرويج والسويد .

---

(١) الأميرال دوران فيبل : " حملات محمد على وابراهيم البحرية " ج ٢ ص ٢٥٦ .

أما الرحلة الثانية فبدأت من ثغر تولون وشملت غربى البحر الأبيض المتوسط وسواحل اسبانيا وميناء قادس وجبل طارق و جزر أوزور (Açores) .

وأما الرحلة الثالثة فقد استغرقت ثمانيـة عشر شهرا ، إذ أقلعت الفرقاطة "أوريون" (Orion) من ميناء لاروشيل (La Rochelle) وسارت بجانب شواطئ اسبانيا والبرتقال حتى لشبونة ثم مضت فى محاذاة سواحل القارة الافريقية حتى جزر الرأس الأخضر ثم عرّجت على أمريكا الجنوبية فألقت مرساها فى باهية وريودى جينيرو وسان باولو وبورتو الليجرو من موانئ البرازيل وزارت مونتيفيديو وتابعت سيرها إلى رأس هورن ثم عادت أدراجها إلى فرنسا[١] .

وفى أوائل سنة ١٨٢٥ عاد حسن الاسكندرانى — برفقة زميليه — من فرنسا إلى مصر وكان عمره وقتئـذ خمسا وثلاثين سنة تقريبا ، فعين برتبـة ملازم بحرى وأسندت إليه قيادة أحد الأباريق التابعة للأسطول المصرى الثالث الذى اشترك فى خلال شهر ابريل سنة ١٨٢٥ فى معركة سبادا (Spada) البحرية ، وقد تولى بعد ذلك قيادة السفن الحربية التى عهدت إليها حراسة النقالات التى كانت تحمل الجند والذخائر من القطر المصرى إلى شبه جزيرة المورة لإمداد الجيش المصرى بها ، وقد اشتبك حسن الإسكندرانى فى أثناء تأدية هذه المهمة مع مراكب اليونانيين التى كان يقودها ميوليس (Miaulis) فأغرق منها حراقتين وأسر غولتا على مقربة من شواطئ جزيرة كريت واقتاده إلى ثغر الإسكندرية ، وقـد أهدى إلى محمد على باشا بهذه المناسبة دارا فى حى رأس التين بجهـة أبى وردة بالقرب من زاوية سيـدى تمراز (المعروفة قديما بمسجد البحارة) كما أهدى إليه ساعة من الذهب وشالا من الكشمير .

وفى أوائل عام ١٨٢٦ رقى حسن الإسكنـدرانى من مـلازم إلى يوزباشى ، وعهدت إليه قيادة أحد القراويت السريعة من مصر إلى اليونان لإيصال المراسلات العاجلة التى كان يبعث بها محمد على باشا إلى ابنه ابراهيم باشا فى المورة وفى خلال

(١) راجع تفاصيل هذه الرحلات فى كتاب بنت بطوطه : " صفحات من تاريخ البحرية المصرية فى عهد محمد على باشا " ص ٥ الى ص ٤٠ .

صيف تلك السنة التى عاد حسن إلى الإسكندرية مع الأسطول المصرى بقيادة قائده العام محرم بك لترميم بعض السفن واصلاحها قبل الإبحار بها ثانية فى حملات أخرى مع الوحدات الجديدة التى كان قدوصى بها الوالى فى المصانع الأوروبية ووصلت حديثا من مرسيليا وجنوه وليفورن .

وقد عكف حسن الإسكندرانى — مع زملائه عثمان نور الدين ومحمود نامى ومحمد شنن — على ترجمة المؤلفات الفرنسية عن أصول البحرية وفنونها .

وقد اشترك حسن الإسكندرانى فى الموقعة التى دارت رحاها فى مياه نافارين (Navarin) فى العشرين من أكتوبر سنة ١٨٢٧ بين الأسطولين المصرى والعثمانى من ناحية ، وأساطيل انجلترا وفرنسا وروسيا المتحالفة من ناحية أخرى .وكان يتولى حسن قيادة الفرقاطة "الإحسانية" فى حين كان محرم بك قائد الأسطول المصرى قد عقد لواءه على الفرقاطة "جهادية" ، وقد اندلعت النار فى سفينة حسن الاسكندرانى فى أثناء المعركة وما لبثت أن التهبت صواريها وقلاعها وسائر أجزائها، حتى انفجرت واهتزت الأرجاء لدويها ،وقد أبى قائدها إلا أن يشهد بنفسه ترحيل رجاله عنها مستهدفا لأشد الأخطار حتى وقعت قنبله بجانبه وأصابته شظاياها فى وجهه ثم تبعتها قنبلة أخرى فألقته فى البحر مغمى عليه ولولا يقظة خادمه النوبى الأمين "فرج" الذى غاص فى اليم وراءه وأسعفه على الفور لما قدر لحسن الاسكندرانى النجاة من هذا الحادث .

ولم تفل كارثة نافارين جهد محمد على باشا ولم تثبط من عزيمته ، فأخذ يبنى السفن ويصقل همم الرجال حتى تبوأ الأسطول المصرى — بعد هزيمة نافارين — المرتبة الثالثة بين أساطيل الدول .

ولما كانت مهمة إنشاء السفن من أعز أمانى محمد على باشا فقد وقع اختياره على حسن الاسكندرانى لتولى إدارة دار صناعة السفن فى الاسكندرية .وقد كان حسن عند حُسن ظنّ الوالى به فتولى الإشراف المباشر على تجهيز الأسطول

الجديد الذى أنزل الى البحر سريعا وتكاثرت وحداته فيـه حتى حسبت له الدول ألف حساب .

غير أنه ما لبث أن عاد الاسكندرانى إلى ركوب البحر فاشترك فى ٨ ديسمبر سنة ١٨٣١ على ظهر الفرقاطة "شير جهاد" مع الأسطول المصرى بقيادة قائده العام عثمان نور الدين باشا فى دك حصن عكا من البحر ، وساهم فى خلال سـنة ١٨٣٢ مع العمارة المصرية فى حملاتها فى جزر الأرخبيل اليونانى إلى أن استدعاه محمد على باشا فى أوائل شهر أكتوبر وعهد إليه قيادة الفرقاطة رقم ٤ ، ولعلها المسماة "أبو قير" .

وقـد اقترن شهر سبتمبر سـنة ١٨٣٣ بانقلاب جوهرى فى حياة حسن الاسكندرانى إذ استقر رأى محمد على باشا على تزويجه من إحدى فتيات قصره عرفت باسم " التفات بنت الغُزّ " . وقد كان أبوها عبد الرازق عبد المحسن الغز من أسرة مماليك يرجع نسبهم إلى قانصوه الغورى وقد لقى حتفه فى مذبحة قلعة الجبل فى أول مارس سنة ١٨١١ ، وعلى أثر وفاته استجارت زوجته و بنته — وكان عمرها يتراوح وقتئذ بين ست وسبع سنوات — بالوالى الذى فتح لهما أبواب قصره . ولم ينقض إلا القليل حتى انتقلت الأم الى رحمة الله فعهد محمد على باشا بأمر تربيـة البنت إلى أوقماش قادن أفندى التى علمتهـا القراءة . ولمـا ناهزت " التفـات " الخمس والعشرين من عمرها زوجها محمد على باشا الى حسن الإسكندرانى وكان قـد جاوز الأربعين بثلاث سنوات أو أربع ، وقد تم عقد القران فى قصر رأس التين وزفّت العروس منـه الى دار الترازية فى مركبـة من مركبات حرملك الوالى ممـا دل على منـزلة العروسين الخاصة عند محمد على باشا .

ولم ينجب حسن الإسكندرانى إلا ولدا واحدا اسمه محمد عبد المحسن ، غير أن هذا الأخير تزوج مرتين : الأولى بعقـده على " عصمت بنت عبد الله " وقـد رزق منها "على محسن " الذى توفى حوالى سنة ١٨٧٢ وهو فى الثامنة عشرة من عمره ، والثانيـة بعقده على "جمال فير" وقـد رزق منها محمـد حسن باشـا (الذى تزوج

مديحة هانم يكن شقيقة عدلى يكن باشا) ، وحسن محسن باشا (الذى تزوّج الأميرة عزيزة حسن) ، وأحمد ابراهيم محسن باشا (الذى تزوّج سنية هانم نخرى حفيدة محمود نامى زميل حسن الإسكندرانى) .

وبعد تسعة أشهر من زواجه أقلع حسن الاسكندرانى فى ٢٨ يونيه سنة ١٨٣٤ على رأس قوة بحرية إلى يافا حيث عهد إليه فى حراسة الغولت "التمساح" الذى كان يقل محمد على باشا فى رحلته ، وبعد بضعة أشهر أخرى أبحر حسن بوحدات أسطوله لتفقد شواطئ سوريا وكان بمعيته الأمير محمد سعيد بن محمد على .

وفى أثناء سنة ١٨٣٥ تولى حسن الاسكندرانى قيادة الفرقاطة رقم ٣ ، ولعلها المسماة "الاسكندرية" ، والفرقاطتين "مفتاح جهاد" و "البحيرة" والقرويتين "طنطا" و "جناح بحرى" والغولت "التمساح" والابريق "بادئ جهاد" التى عهد إليها بمهمة نقل الذخائر والمؤن من الاسكندرية إلى طرسوس .

وقد استطاع حسن الاسكندرانى بما أتاه الله من مقدرة وما عمر به قلبه من إيمان صادق أن يتقرب إلى محمد على باشا وينال ثقته وتقديره حتى عينه الوالى فى ٢٧ سبتمبر سنة ١٨٣٥ نائبا لقائد الأسطول وولاه فى أواخر شهر مايو سنة ١٨٣٧ نظارة البحرية المصرية وأنعم عليه برتبة الباشوية [١] .

الأسطول المصرى فى حرب القرم :

بموجب إرادة سنية أصدرها عباس الأوّل فى أوّل يوليه سنة ١٨٥٣ (٢٤ رمضان سنة ١٢٦٩) تألف هذا الأسطول بقيادة أمير البحار حسن الاسكندرانى باشا من اثنتى عشرة قطعة [٢] — عدا النقالات — بها ٦٤٢ مدفعا و ٦٨٥٠ جنديا بحريا ، موزعة على الوجه الآتى :

---

(١) مؤلفنا : "أمراء البحار فى الأسطول المصرى" ص ٦٧ — ٧٥ .

(٢) تراجع مفردات كل قطعة فى كتاب الأمير عمر طوسون : "الجيش المصرى فى الحرب الروسية المعروفة بحرب القرم" ص ٦٦ — ٧٥ .

الغليون " مفتاح جهاد " و به مائة مدفع و ١٠٤٠ جنديا بقيادة القائمقام طاهر بك .

الغليون " جهاد آباد " و به مائة مدفع و ١٠٤٠ جنديا بقيادة القائمقام خليل بك .

الغليون " الفيوم " و به مائة مدفع و ١٠٤٠ جنديا بقيادة القائمقام محمود بك .

الفرقاطة " رشيد " وبها ستون مدفعا و ٦٣١ جنديا بقيادة البكباشى مرجان قبودان .

الفرقاطة " شير جهاد " وبها ستون مدفعا و ٦٣١ جنديا بقيادة البكباشى خورشيد قبودان .

الفرقاطة " دمياط " وبها ستون مدفعا و ٦٣١ جنديا بقيادة البكباشى أحمد شاهين قبودان .

الفرقاطة " البحيرة " وبها ستون مدفعا و ٦٣١ جنديا بقيادة البكباشى حجازى أحمد قبودان .

الفرقاطة " النيل " وبها ثلاثون مدفعا و ٣٧١ جنديا بقيادة القائمقام عبد الحميد قبودان .

القرويت " جناح بحرى " و به ٢٤ مدفعا و ٢١٣ جنديا بقيادة الصاغقول أغاسى زنيل قبودان .

القرويت " جهاد بيكر " و به ٢٤ مدفعا و ٢١٣ جنديا بقيادة الصاغقول أغاسى حسن أرناؤود قبودان .

الغولت " الصاعقة " وبها ١٢ مدفعا و ١٧٩ جنديا بقيادة الصاغقول أغاسى طاهر قبودان .

الوابور " بروانه بحرى " و به ١٢ مدفعا و ١٧٩ جنديا بقيادة الصاغقول أغاسى صالح قبودان .

أما الجيش فقد بلغ مجموع رجاله ١٩,٧٢٢ مقاتلا مزودين باثنين وسبعين مدفعا وعهد بقيادتهم إلى سليم باشا فتحى أحد القواد الذين حاربوا تحت لواء إبراهيم باشا فى حروب سوريا والأناضول .

وعلى ذلك بلغ مجموع القوات البحرية والبرية ٢٦,٥٧٢ جنديا و ٧١٤ مدفعا .

وفى ٢٤ يوليه سنة ١٨٥٣ (٢٧ رمضان سنه ١٦٦٠) أصدر عباس الأول من قصر بنها إرادتين باللغة التركية إلى إبراهيم ألفى بك محافظ الاسكندرية هذا تعريب الأولى :

" حيث أن السفينة التى سيركبها سعادة حسن باشا قبودان سفن الجهادية المصرية يجب أن تكون منتظمة يقتضى تنظيم وفرش القمرات من جانب الميرى ومشترى طاقم سفرى أيضا وتسليمه للسفينة المذكورة وقد حرر هذا للعلومية[1] " .

وهذا تعريب الثانية :

" وحيث أن الحالة تقضى بصرف ثلاثة أشهر مقدما للضباط الذين سيسافرون بمعية سعادة حسن باشا قومندان سفن الجهادية من مساعد لغاية القائمقام تحت الحساب من ماهياتهم لأجل مشترى مايلزمهم ، فلدى وصول ذلك إلى علمكم بادروا بإجرائه وحرر هذا للعلومية[2] " .

وفى التاريخ نفسه أصدر الوالى باللغة التركية إفادة إلى أميرالآلاى مصطفى بك المقيم بالآستانة هذا تعريبها :

" قد اقتضت إرادتنا بأن تكونوا بمعية سعادة حسن باشا المعين هذه المرة قومندانا على السفن المصرية فلدى وصول ذلك إلى علمكم تصغون لأوامر وتنبيهات الباشا المشار إليه وتنفذونها حرفيا وتجتهدون فى عدم الانحراف عن أوامره ونواهيه وحرر ذلك للاشعار[3] " .

---

(١) الأمير عمر طوسون : " الجيش المصرى فى الحرب الروسية المعروفة بحرب القرم " ص ٧٧ .

(٢) الأمير عمر طوسون : " الجيش المصرى فى الحرب الروسية المعروفة بحرب القرم " ص ٦٦ .

(٣) الأمير عمر طوسون : " الجيش المصرى فى الحرب الروسية المعروفة بحرب القرم " ص ٧٩ .

وفى يوم ٥ يوليه سنة ١٨٥٣ (٢٨ رمضان سنة ١٢٦٩) أرسل حسن فؤاد المناسترلى باشا كتخدا الجناب الخديوى إلى حسن باشا الاسكندرانى إفادة هذا نصها :

" بعد أن صار عرض ملحوظاتكم الخاصة بإركاب عساكر البرية المقتضى إرسالهم إلى الآستانة العلية فى السفن التسع المعدّة للقيام بعد أيام قليلة صدر النطق الكريم بإركاب الأربعة الآلايات المجهزة وترحيلهم حين قيام هذه السفن ، وبعد ختام تعمير سفن القباق يصير إركاب الآلايين الباقيين وترحيلهما إلى المحل المقصود ثم التصريح أيضا للسفن بأن ترسو ببعض الموانئ لأخذ المياه حيث لا يوجد مانع من ذلك وحرر هذا للعلومية[2] " .

وفى أواخر شهر يوليه سنة ١٨٥٣ قدم عثمان باشا خصيصا للاسكندرية لعرض قطع الأسطول ووحدات الجيش قبل إبحارها وخطب فى رجالها مشجعا ومودّعا . وأقلعت الحملة على ظهر السفن الحربية ونقالات أخرى وألقت مرساها فى مياه الآستانة يوم الأحد ٢٠ أغسطس سنة ١٨٥٣ — أى بعد رحلة استغرقت ٢٨ يوما — لاضطرار المراكب إلى الرسو فى عدّة مرافئ فى طريقها للامتيار ماء والترويد زادا .

وقد عسكر الجنود المصريون ردحا من الزمان على ضفاف البوسفور وزارهم السلطان عبد المجيد فى مضاربهم فى بيكوس تجاه طرابيه ، وعرض فلولهم وأنعم على كل قائد من القوّاد بعلبة للتبغ مرصعة بالماس وأمر لكل ضابط براتب شهر .

وبعد أيام أبحر الجيش المصرى فى نقالات إلى " وارنه " (Varna) ثم مضى إلى ميدان القتال على نهر الدانوب ، ورابط معظم رجاله فى مقاطعتى سلستريا

---

(١) حسن فؤاد المناسترلى باشا هو والد إبراهيم باشا فؤاد المناسترلى من وزراء العدل السابقين وجدّ محمد على فؤاد وأمين بك فؤاد المناسترلى وزير مصر المفوّض فى أنقره عاصمة تركيا .

(٢) الأمير عمر طوسون : " الجيش المصرى فى الحرب الروسية المعروفة بحرب القرم " ص ٩٠ .

(Silistrie) و أولتنـترا (Oltenitza) اللتـين استهدفتا لإغارات عنيفـة شنها الروس فأبلى المصريون بلاء حسنا فى الدفاع عنهما وأقاموا حصنا منيعا عرف " بطابيـة العرب " واستطاعوا فى خلال سنة ١٨٥٤ أن يوقفوا الروس عند حدّهم ، ويصدّوا هجمات قائدهم الشهير الماريشال باسكيفيتش (Paskiévitch) .

أما الأسـطول المصرى فقـد وزعت قطعـه بين مختلف الوحدات البحرية العثمانية ، فانضمت الفرقاطة دمياط والوابور " بروانة بحرى " إلى قطع القائد التركى عثمان باشا الذى عقد لواءه على السفينة العثمانيـة " عون الله " وأبحر على رأس قـوة تألفت من ثلاث عشرة قطعة حربيـة عليها ٤٦٦٩ بحارا ومزودة بـ ٤٥٦ مـدفعا إلى ثغر سينوب (Sinope) الواقع على البحر الأسود .

وإليك بيان هذه القوة البحرية :

السفينة "نظامية" عليها ٦٠٠ بحار وبها ٦٠ مدفعا .

السفينة "دمياط" عليها ٥٠٠ بحار وبها ٥٦ مدفعا .

السفينة " نافيك " عليها ٥٠٠ بحار وبها ٥٢ مدفعا .

السفينة " نظـيم " عليها ٥٠٠ بحار وبها ٥٢ مدفعا .

السفينة " قائد " عليها ٥٠٠ بحار وبها ٥٠ مدفعا .

السفينة "فارسلى أيلات" عليها ٤٠٠ بحار وبها ٣٨ مدفعا .

السفينة "عون الله" عليها ٤٠٠ بحار وبها ٣٦ مدفعا .

السفينة "جل سفيت" عليها ٢٠٠ بحار وبها ٢٤ مدفعا .

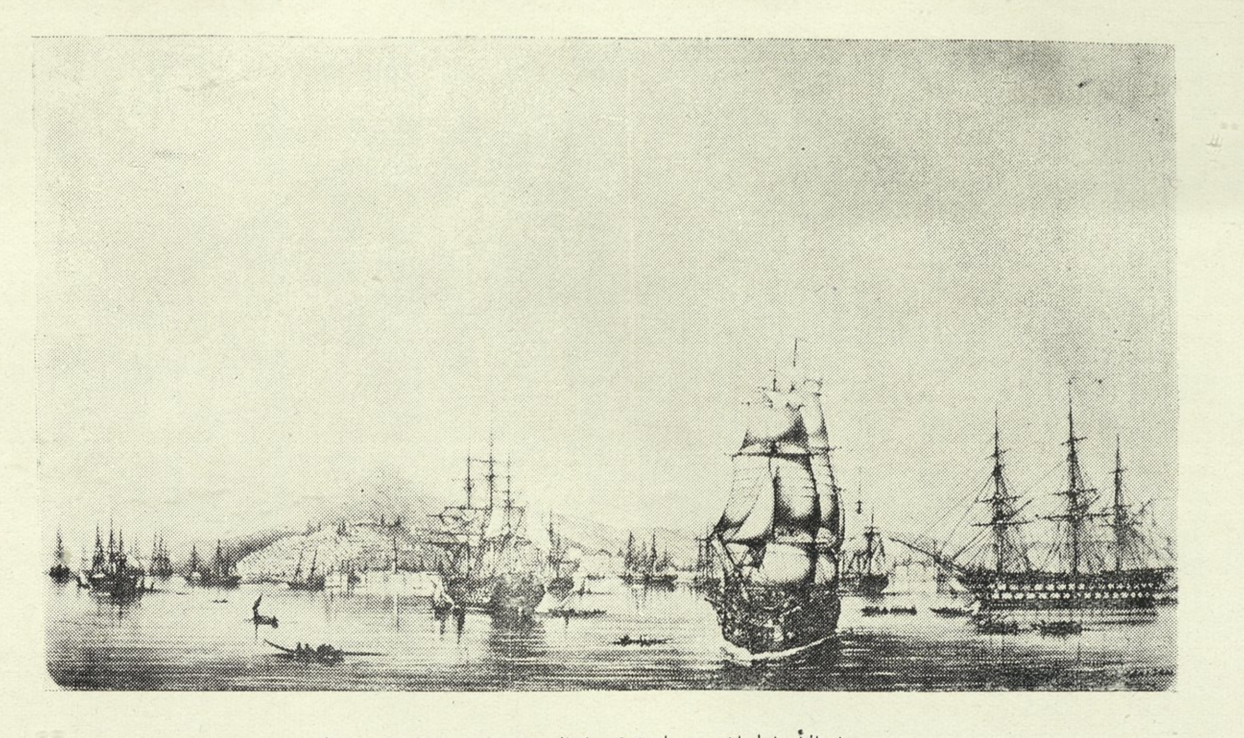
السفينة "نجبى فشير" عليها ٢٠٠ بحار وبها ٢٤ مدفعا .

السفينة "فيضى مربوط" عليها ٢٤٠ بحارا وبها ٢٢ مدفعا .

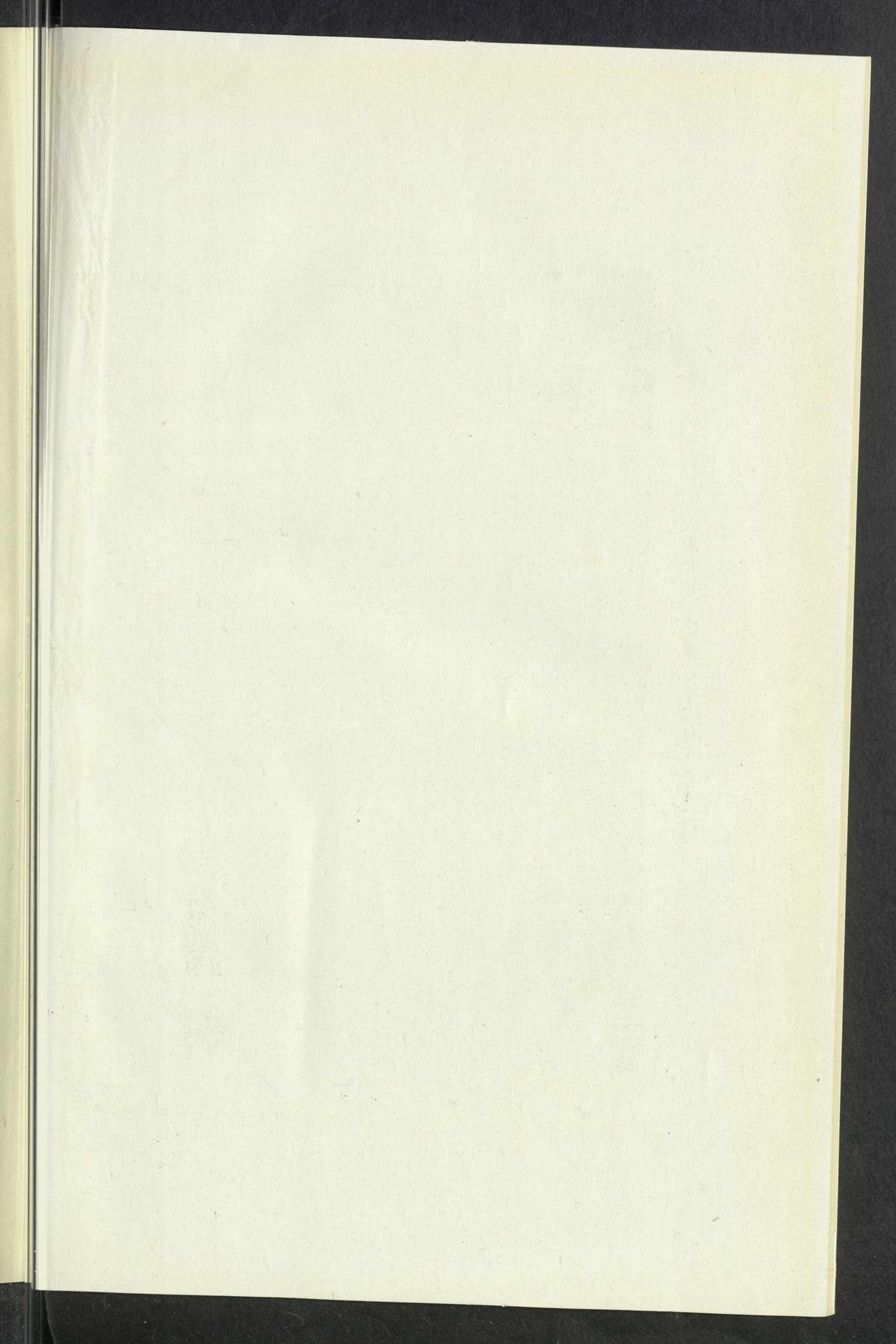
السفينة "الطائف" عليها ٣٠٠ بحار وبها ١٦ مدفعا .

السفينة "بروانة بحرى" عليها ١٧٩ بحارا وبها ١٢ مدفعا .

السفينة "أركلى" عليها ١٥٠ بحارا وبها ١٢ مدفعا .



٢٥ — قطع الأسطول المصرى راسية فى مياه البوسفور فى طريقها إلى حرب القرم



وما أن رست هذه السفن فى ميناء سينوب حتى فاجأها فيه أسطول روسى مكوّن من إحدى عشرة قطعة ومزوّد بـ ٦٣٢ مدفعا بقيادة الأميرال ناخيموف (Nakhimoff) وما لبث أن اشتبك الأسطولان فى الثلاثين من شهر نوفمبر سنة ١٨٥٣ فى معركة بحرية أسفرت عن انتصار الأسطول الروسى الذى كان يفوق خصمه عَددا وعُددا فلحقت بالسفن العثمانية خسائر فادحة قضت على جميع وحداتها بما فيها السفينتان المصريتان ما عدا السفينة "الطائف" التى لاذت بأهداب الفرار منذ بداية الملحمة .

وأما باقى الوحدات المصرية فقد انفصلت منها فى بدء الأمر الفرقاطتان "رشيد" و "شير جهاد" والقرويتان "جناح بحرى" و "جهاد بيكر" والغولت "الصاعقة" وقامت بحراسة جزر الأرخبيل بالاشتراك مع العمارة التركية ، غير أنها أرسلت بعد ذلك إلى البحر الأسود حيث تولت نقل الجيوش من وارنه إلى شبه جزيرة القرم .

وفى ١٨ مارس سنة ١٨٥٤ عرض عباس الأول بميدان محمد على بالإسكندرية الجنود المصريين الذين تألفت منهم النجدة البرية الثانية المرسلة إلى ساحة القرم ومجموعهم ٩١٠٩ من الجنود بقيادة مير اللواء ابراهيم شركس باشا .

وفى أواخر ذلك الشهر أقلت السفن المصرية تلك القوة البرية إلى الآستانة حيث وصلت فى أوائل ابريل سنة ١٨٥٤ . وما أن نزلت من السفن حتى تلقت أمرا بالركوب ثانية والإقلاع إلى مرفأ فولو (Volo) فى مقاطعة تساليا (Thessalie) لمقاومة إغارة شنها ثوار اليونان على تلك الجهة .

وفى أوائل مايو من تلك السنة باغتت طائفة من العصاة اليونانيين قسما من هذه النجدة عند زحفها على مدينة يني شهر فى مضيق كالابوكا (Kalaboka)

وكبدته خسائر فادحة ، غير أن عبدى باشا قائد القوات التركية والمصرية استرد مدافعه ومضاربه وهزم العصاة شر هزيمة وألحق بهم خسائر جسيمة .

وفى يوم ٧ مايو سنة ١٨٥٤ أقلع الأسطول العثمانى تحت قيادة أمير البحار التركى أحمد باشا قيصرلى ، والأسطول المصرى تحت إمرة أمير البحار المصرى حسن باشا الإسكندرانى من الآستانة إلى البحر الأسود وانضمت وحداتهما إلى أساطيل فرنسا وانجلترا ونازلت السفن الروسية فى المعارك التى دارت رحاها هنالك .

وتشاء الأقدار أن يحارب حسن الإسكندرانى أخاه اسكندر الذى كان قد بقى فى القوقاز وجند فى الجيش الروسى وأن يجتمع به خُلسة و يعانقه عناقا حارا بعد فراق جاوز نصف القرن !

ديوان البحرية :

تولى ديوان البحرية فى حكم عباس الأول اثنان هما :

— مير اللواء حسن الإسكندرانى باشا الذى أسندت إليه رياسته قبل العاشر من سبتمبر سنة ١٨٤٤ أيام حكم محمد على باشا واستمر فيه حتى ٢١ سبتمبر سنة ١٨٥٢ فى ظل حكم عباس الأول .

— وحافظ خليل باشا الذى تولاه من ١١ سبتمبر سنة ١٨٥٤ إلى ٥ أبريل سنة ١٨٥٦ [1] .

وفاة عباس الأول :

وفى ليلة ١٤ يونيه سنة ١٨٥٤ اغتيل عباس باشا الأول فى قصره ببنها وخلفه عمه محمد سعيد باشا على الأريكة المصرية .

---

(١) أمين سامى باشا : "تقويم النيل وعصر عباس حلمى باشا الأول ومحمد سعيد باشا" المجلد الأول من الجزء الثالث ص ١١ و ٦٠ .

قوة مصر البحرية فى عهد عباس باشا الأول

من سنة ١٨٤٨ الى سنة ١٨٥٤

(نقلا عن دار المحفوظات المصرية)[١]

السنة	الضباط	الأنفار	السفن الحربية	المدافع	مراكب طرادة	النقالات	الأطباء	التراجمة	الكتبة
١٨٤٨	١٠١	٣٣٠٠	٤	١٣	١٦	١٣	١٧	١٧	١٧
١٨٤٩	١٠١	٣٣٠٠	٤	١٣	١٦	١٣	١٧	١٧	١٧
١٨٥٠	١٠٠	٣٣٠٠	٤	١٣	١٦	١٣	١٧	١٧	١٧
١٨٥١	١٠١	٣٣٠٠	٤	١٣	١٦	١٣	١٧	١٧	١٧
١٨٥٢	١٠٤	٣٤٥٠	٤	١٣	١٦	١٣	١٨	١٨	١٨
١٨٥٣	١٠٤	٣٤٥٠	٤	١٣	١٦	١٣	١٨	١٨	١٨
١٨٥٤	١٠٤	٣٤٥٠	٤	١٣	١٦	١٣	١٨	١٨	١٨

(١) أمين سامى باشا : "تقويم النيل وعصر محمد على باشا" ج ٢ ص ٥٧١ .

المراجع الخاصة بالفصل التاسع

بالغة العربية :

اسماعيل سرهنك باشا : حقائق الأخبار عن دول البحار (الجزء الثانى) .

أمين سامى باشا : تقويم النيل وعصر عباس حلمى باشا الأول ومحمد سعيد باشا .

جميل خانكى : أمراء البحار فى الأسطول المصرى .

عبد الرحمن الرافعى بك : عصر اسماعيل (الجزء الأول) .

عمر طوسون (الأمير) : الجيش المصرى فى الحرب الروسية المعروفة بحرب القرم .

محمد على توفيق (الأمير) : مجموعة خطابات وأوامر خاصة بالمغفور له عباس باشا الأول .

باللغة الفرنسية :

Audouard (Olympe) : Les mystères de l'Egypte dévoilés.

الفصل العاشر

عهد محمد سعيد باشا

(١٥ يوليه سنة ١٨٥٤ — ١٨ يناير سنة ١٨٦٣)

تولية محمد سعيد باشا ومواصلته حرب القرم :

فى منتصف شهر يوليه سنة ١٨٥٤ تولى محمد سعيد باشا ابن محمد على باشا الكبير الولاية على مصر غداة اغتيال ابن أخيه عباس الأول ، وعلى أثر صدور الفرمان الشاهانى بتوليته سافر محمد سعيد باشا الى الآستانة لتقديم واجب الولاء للسلطان فحضر إليه فيها محمد شنن القائد الثانى للأسطول المصرى وقدم إليه باسم رجال البحر المصريين فروض التهانى بارتقائه الأريكة المصرية . وما أن عاد سعيد باشا الى مصر حتى واصل حرب القرم التى بدأها سلفه عباس ، فأرسل ابتداء من ١٩ أكتوبر سنة ١٨٥٤ بقيادة أحمد باشا المانكلى نجدة ثالثة الى الجيش المصرى المرابط فيها مكونة من ١٤٩٧٦ مقاتلا و ٣٦ مدفعا فبلغ مجموع القوات البحرية والبرية المرسلة هناك فى عهدى عباس وسعيد :

القوة البحرية (فى عهد عباس)	٦٨٥٠ جنديا بحريا	و ٦٤٢	مدفعا
النجدة البرية الأولى (فى عهد عباس)	١٩٧٢٢ جنديا	و ٧٢	مدفعا
النجدة البرية الثانية (فى عهد عباس)	٩١٠٩ جنود	و ١٨	مدفعا
النجدة البرية الثالثة (فى عهد سعيد)	١٤٩٧٦ جنديا	و ٣٦	مدفعا
المجموع :	٥٠٦٥٧ جنديا	و ٧٦٨	مدفعا

اكتمل عدد هذه القوة فى الآستانة فى أوائل سنة ١٨٥٥ ثم سافرت فى ٤ أبريل من تلك السنة الى ميادين القتال . وقد عانى المصريون هنالك فى خلال شتاء عامى ١٨٥٤ و ١٨٥٥ الشدائد والأهوال من شدة البرد القارس ، ولقى الكثيرون منهم

حتفهم فى ساحات القتال أو من فتك الأوبئة والأمراض التى تفشّت بينهم .
وقد دافعوا دفاعا مجيدا عن ايباتوريا (Eupatoria) وهو ثغر من ثغور شبه جزيرة القرم كان قد احتله الحلفاء لمهاجمة مواقع الروس الحصينة وقد استشهد فيه سليم باشا فتحى القائد العام للجيش المصرى .

أما حسن باشا الاسكندرانى فقد أبحر فى سنة ١٨٥٤ عائدا على رأس أسطوله إلى الآستانة لاصلاح بعض السفن ، فهبت على مراكبه فى عرض البحر الأسود عواصف هوجاء وتكاثر عليها الضباب فحال دون اجتيازها بوغاز البوسفور بسلام ، وقد اشتدّت العاصفة عند مدخل البوغاز على مقربة من شاطئ " الروم إيلى " فى يوم ٣١ أكتوبر سنة ١٨٥٤ مما أدّى إلى اصطدام الغليون " مفتاح جهاد " الذى كان يتولى الاسكندرانى قيادته بالفرقاطة " البحيرة " التى كان يقودها محمد شنن بك فغرق فى أقل من ساعة ١٩٢٠ مقاتلا كانوا على ظهريهما ولم ينج سوى ١٣٠ جنديا . وكان فى عداد الغرقى حسن الاسكندرانى ومحمد شنن قائدا الأسطول المصرى .

وقد ورد نبأ هذه الفاجعة الأليمة فى جريدة " ذى اللستريتد لندن نيوز " الانجليزية (The Illustrated London News) إذ نشرت بعددها الصادر ٣ ديسمبر سنة ١٨٥٤ ماتعريبه :

« فجع السكان القاطنون بالقرب من البحر الأسود بفاجعة تروّع القلوب وهى غرق بارجتين على مسافة غير بعيدة من الآستانة ، ففى ليلة ٣٠ أكتوبر سنة ١٨٥٤ عصفت بشواطئ هذا البحر عاصفة من أروع ما يذكره الناس ، ولابدّ أن تكون قد وقعت حوادث أخرى مروعة غرق فيها كثير من السفن ولكن ليس بينها ماهو أفظع من حادثة البارجتين المصريتين العائدتين من القرم ، ففى الساعة الثامنة مساء حمل الاعصار الفرقاطة " البحيرة " على بعد ميلين فقط من مصب البوسفور إلى

منطقة الأمــواج الخطرة التى ترتطم بصخور "قره برنو" وما هى إلا ساعة من الزمان حتى تحطمت السفينة ولم ينج من بحارتها البالغ عددهم أربعمائة سوى ١٣٠ أمكنهم أن يبلغوا الشاطئ أحياء .

« أما البارجة الأخرى وهى ذات ثلاث طبقات واسمها "مفتاح جهاد" وكان على ظهرها الأميرال المصرى — وهو على ما يقال أمهر قائد بحرى عند المصريين — فقد شاركت زميلتها فى نهايتها المحزنة اذ دفعتها العاصفة الى حيث المياه قليلة خطرة وذلك فى منتصف المسافة بين الآستانة ووارنه ، ومن المؤلم أن نذكر أنه غرق ٧٩٥ بحارا — من بينهم الأميرال — من بحارتها البالغ عددهم تسعمائة ، ولم يبق أى أثر من هذه البارجة المنحوسة يبيّن المكان الذى غرقت فيه ، وقد أنزل الذين نجوا من بحارة البارجتين فى الآستانة حيث كانوا موضع كثير من الالتفات والعناية » .

وقد تمكن حسن الاسكندرانى[1] قبل غرقه أن يسلم خاتمه — الذى لم يفارقه قط — إلى أحد عبيده الذين نجوا من تلك الكارثة الفادحة . وتشاء الأقدار أن يعود هذا العبد سالما إلى مصر ويحمل الخاتم الذى أؤتمن عليه الى زوجة سيده .

وقد انتهت حرب القرم بفوز تركيا وحلفائها — فرنسا وانجلترا ومملكة بيمونت (إيطاليا) ومصر — على الروس وأبرم الصلح فى مؤتمر باريس فى ٣٠ مارس سنة ١٨٥٦ وقد سلمت فيه روسيا بمطالب الفائزين .

وبذا أسدل التاريخ ستاره وأرخى الزمان سدوله على آخر حملة قامت بها وحدات الأسطول الضخم الذى أنشأه محمد على باشا الكبير[2] .

---

(١) لحسن باشا الإسكندرانى صورتان فى باريس : أحدهما — وهى المنشورة فى هذا الكتاب — من ريشة الرسام لاسال (E. Lasalle) وموجودة فى دار الكتب الوطنية . والأخرى معروضة فى المتحف الحربى بفرساى . وقد أطلق اسم حسن باشا الإسكندرانى على أحد شوارع الإسكندرية فى حى محرم بك .

(٢) مؤلفنا : "أمراء البحار فى الأسطول المصرى" ص ٨٧ — ٨٩ .

على أن سعيد باشا أهمل مع ذلك شأن أسطوله الحربى إذ أصدر إليه الباب العالى أمرا — بناء على طلب انجلترا وإلحاح سفيرها فى الآستانة على السلطان — بالكف عن إصلاح سفن الأسطول وإنشاء سفن جديدة إلا بأمره، ولما رأى سعيد باشا أن معظم السفن الراسية أمام دار الصناعة بالأسكندرية لا تصلح للقتال إلا بعد تصليح وترميم وأنها إذا أهملت أصابها التلف أمر بتكسيرها و باع أخشابها وسرّح معظم ضباطها .

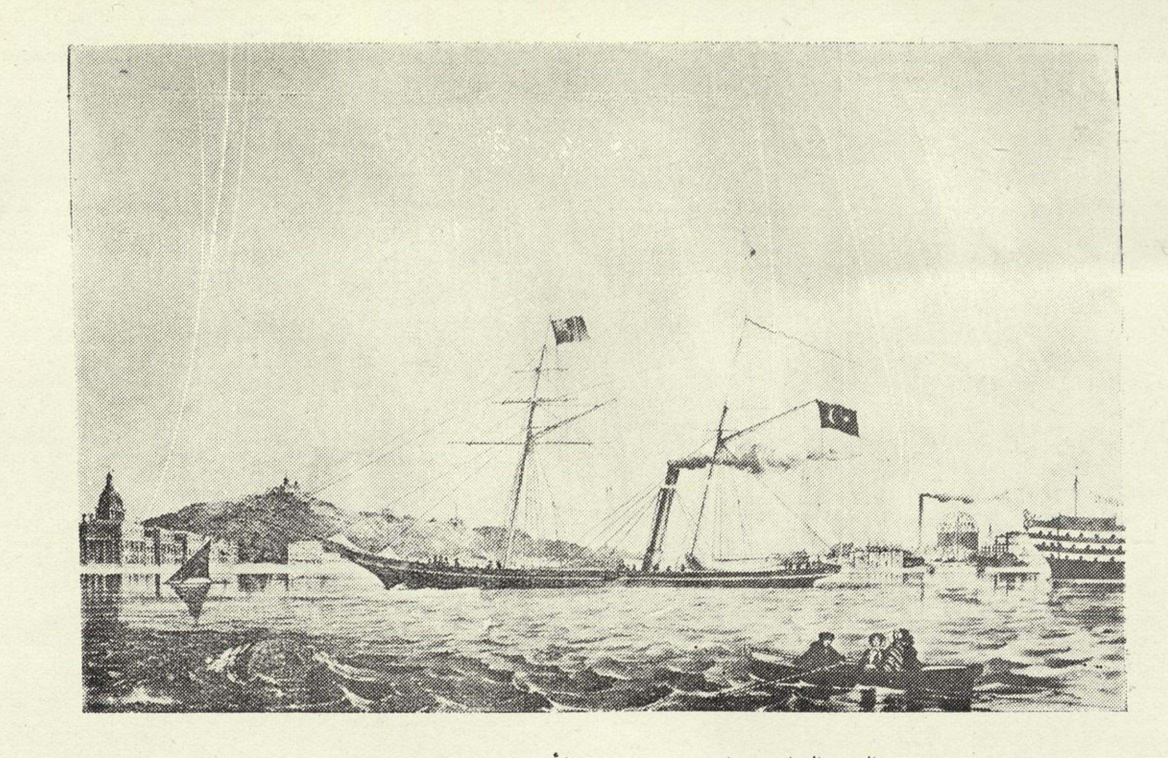
وعلى الرغم من أن سعيد باشا نشأ فى البحرية وتدرّج فى مناصبها المختلفة فإنه لم يفكر فى إيفاد طالب واحد إلى الخارج فى إحدى البعثات الثلاث التى أرسلها إلى فرنسا والنمسا والمانيا والتى بلغ عدد أعضائها ٤٨ تلميذا .

الملاحة التجارية :

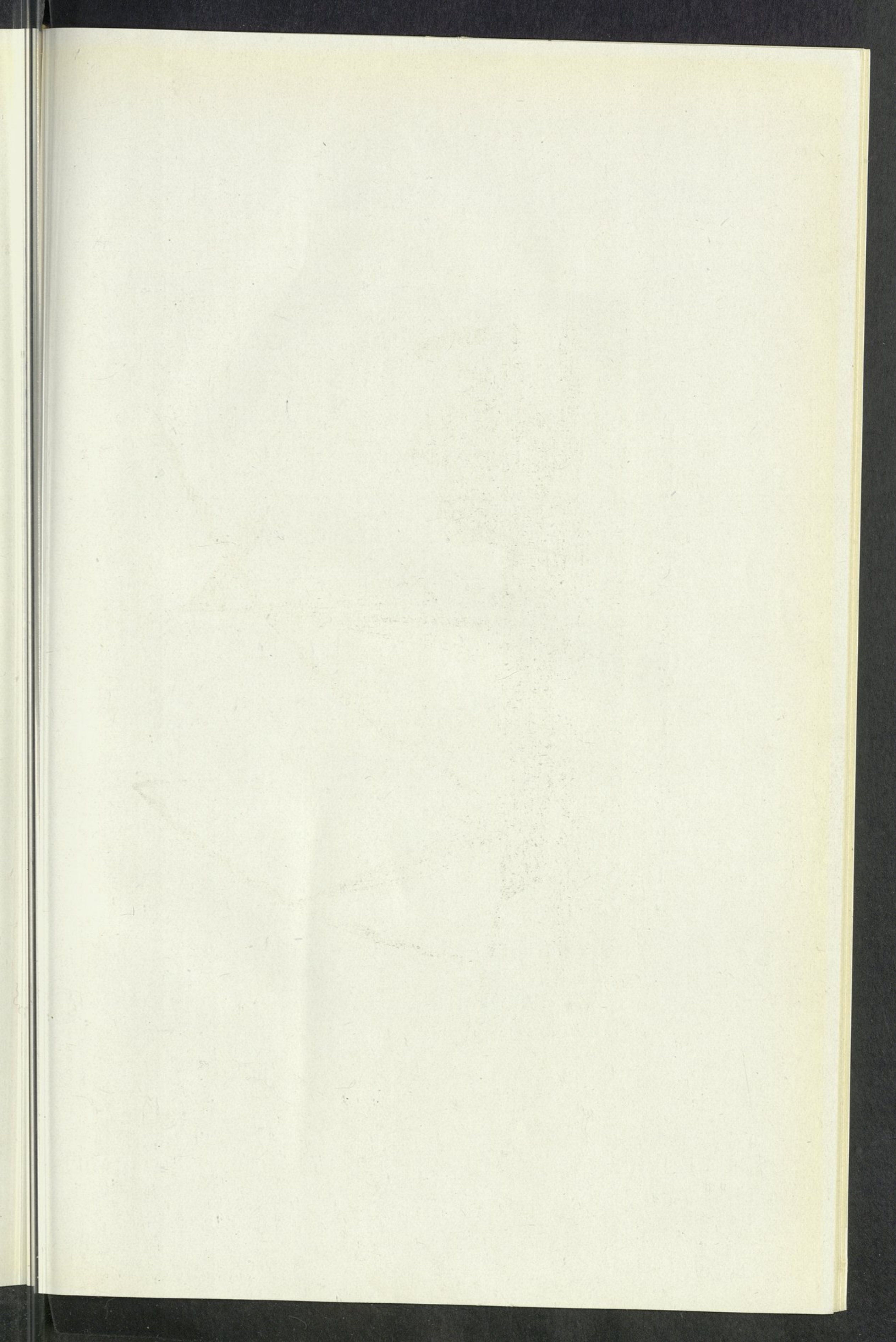
غير أنه وإن كان أهمل سعيد باشا شأن البحرية الحربية فإنه عنى بالملاحة التجارية الداخلية والخارجية فأنشأ شركتين للملاحة إحداهما نيلية والأخرى بحرية .

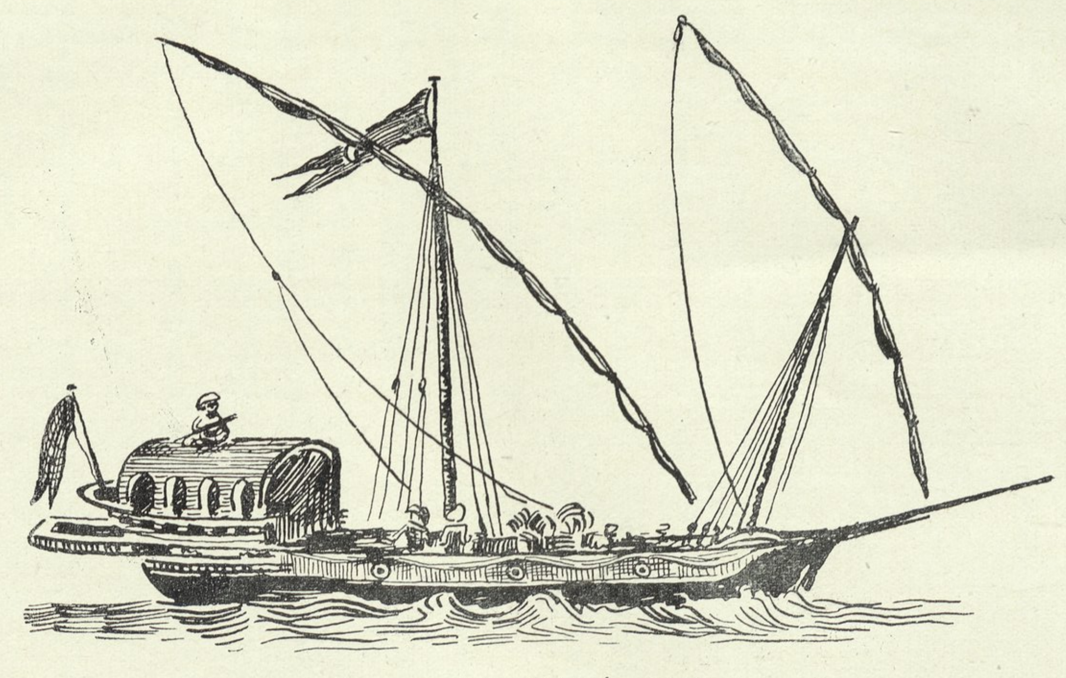
فالشركة الأولى للملاحة النيلية أسست سنة ١٨٥٤ وسميت " الشركة المصرية للملاحة التجارية " ، وكان الغرض منها نقل الحاصلات والمسافرين بطريق النيل على البواخر .

والسبب الذى دعا سعيد باشا إلى تأسيس هذه الشركة أن المراكب الشراعية التى تنقل الغلال والبضائع من داخلية البلاد إلى الاسكندرية عن طريق النيل وترعة المحمودية كانت تتأخر فى سيرها لمعاكسة الريح ، فكانت تقطع المسافة بين القاهرة والاسكندرية فى خمسة عشر يوما فى حين أن البواخر تقطعها فى ست وثلاثين ساعة ، ولما كانت الاسكندرية تستمد أقواتها ومواد الغذاء من الداخل ، فتأخر السفن الشراعية يؤدى إلى أزمة فى الأقوات ، وخاصة بعد أن زاد عدد سكانها ، هذا إلى ما فى استخدام المراكب الشراعية من تعطيل المواصلات التجارية عامة ، فأسس سعيد باشا هذه الشركة لتسهيل سبل المواصلات النيلية .

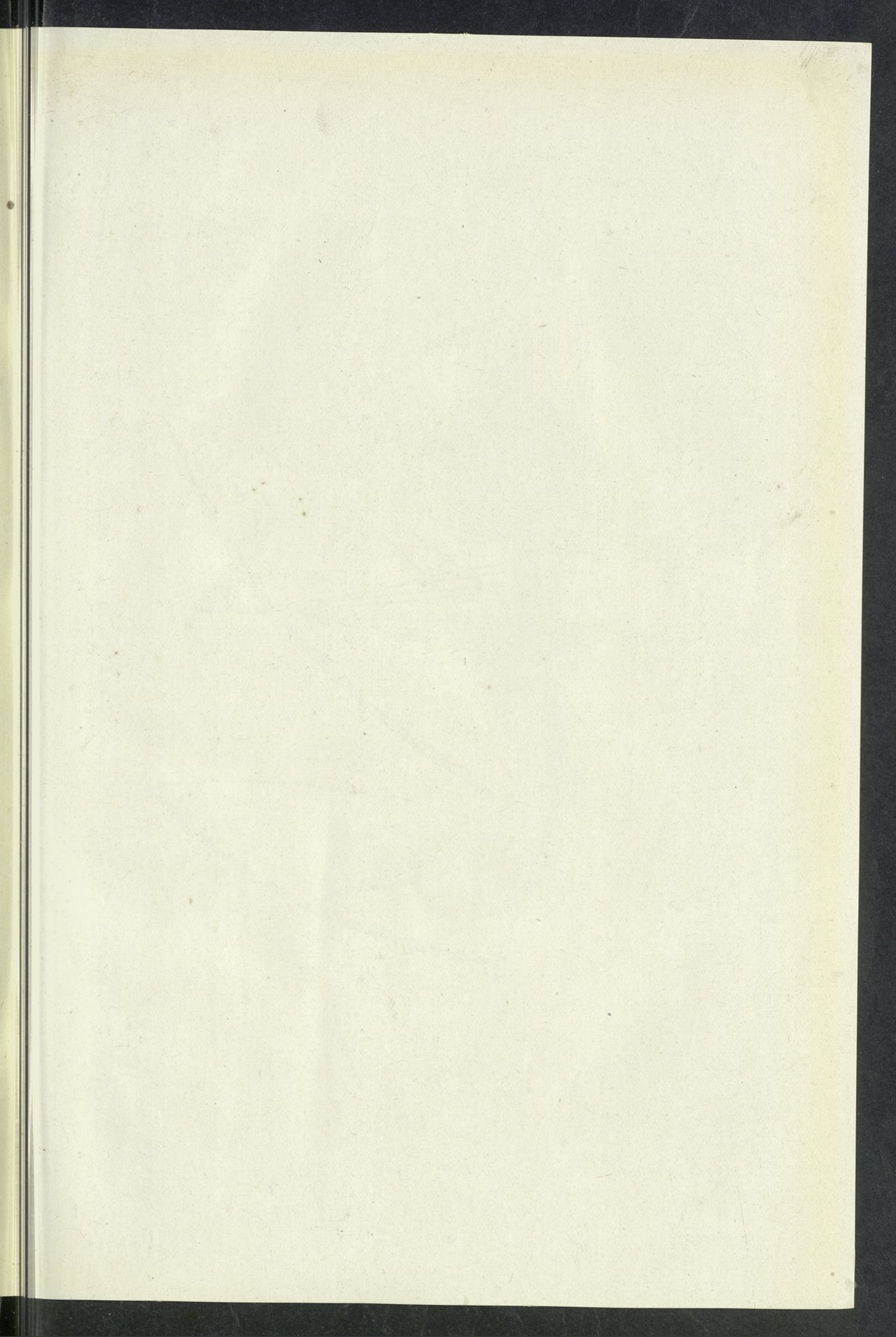


٢٦ — اليخت البخارى «قاصد خير» من قطع الأسطول المصرى فى عهد محمد سعيد باشا





٢٧ — ذهبية مسلحة من أسطول الخديو اسماعيل الذى فتح أعالى النيل



غير أن عيب هذه الشركة أنها كانت شركة أجنبية، مؤسسوها من الأوروبيين، ومعظم رؤوس أموالها أجنبية ، ولعل هـذه أول شركة أجنبية أسست فى عهـد سعيد باشا .

ولم يكن من أعضائها من المصريين سـوى رئيسها الفخرى (الذى لم يكن له عمل يذكر) وهو ذو الفقار باشا وزير المـالية . أما أصحاب الامتياز فهم، فيما عدا ذى الفقار باشا، جماعة من المـاليين الأجانب من مختلف الجنسيات، مثل المسيو رويسنرز (Ruyssenaers) قنصـل هولندا العام فى مصر ، والمسـيو بوبولانى (Popolani) ، وكونيـج بك (Kœnig Bey) سـكرتير سـعيد باشا الأوروبى ، وموجيل بك (Mougel Bey) كبير مهنـدسى الرى ، وايد (Aide) وليونيـداس ليغونس (Lyghounes) ، وقد حدّدت مدّة امتياز هذه الشركة بخمس عشرة سنة ، ومن شروط عقد تأسيسها، أنه عند وقوع نزاع بينها و بين الحكومة لا يرفع الخلاف إلى القنصليات بل يحسم بوساطة التحكيم ، وأن بواخر الشركة ترفع العلم المصرى باعتبارها تابعة لشركة مصرية .

سميت هـذه الشركة " الشركة المصرية للملاحة البخارية " ، ولم تكن مصرية إلا اسما مع أنه كان فى إمكان الحكومة أن تشترى البواخر من مالها، بدلا من الالتجاء إلى رؤوس الأموال الأجنبية ، وقد سوّغ أنصار سـعيد باشا إعطاء هذا الامتياز لشركة أوروبيـة بدعوى أن الحكومة عهـدت إلى الشركة القيام ببعض أعمـال الإصـلاح فى ترعة المحمودية ، دون تكليف الخزانة المصرية نفقاتها ، كتوسـيع مأخذ الترعة من النيل وتوسيع مصبها فى البحر الأبيض المتوسط وتطهيرها ، وأنشأ طلمبات عند العطف .

أما الشركة الثانية فكانت شركة مساهمة للملاحة البحرية ، أسست سنة ١٨٥٧ وسميت " القومبانية المجيدية " ، وكان رئيسها الأمير مصطفى فاضل بن إبراهيم باشا ، وقـد ضم مجلس إدارتها خليطا من الوطنيين والأجانب هم : نوبار باشا (وكان لم يزل بك) نائبا للرئيس ، وله فى غيبته أن يقوم بأعمال الرياسـة ، وعبد الله بك ،

والمسيو دومرايخر (Dumreicher) ، وحسن كامل بك ، و إسماعيل فوزى بك ، والمسيو ليـفى ، ومختار بك ، والمسيو باسـترى (Pastré) ، والمسيو رويسنرز ، وسعيد أفندى ، وهيوج توربورن (Hugh Thurburn) ، والمسيو زكالى (Zaccali) .

وسميت هذه الشركة "القومبانتة المجيدية" نسبة إلى السلطان عبد المجيد الذى كان يتولى عرش السلطنة العثمانية وقتئذ ، وكان الغرض منها تسيير المراكب فى البحر الأحمـر ، ومنه إلى المحيط الهنـدى ثم الخليج الفارسى وكذلك فى البحر الأبيض المتوسط ، وكانت تقوم بالملاحة بين السويس وثغور الحجار واليمن والقصير وسواكن ومصـوع وتنقل الحجاج ذهابا و إيابا إلى ثغور الحجاز ، ولهـا بواخر أخرى بالبحـر الأبيض المتوسط ، وحددت مدة أمتيازها بثلاثين سنة ، وكانت بواخرها ترفع العلم المصرى ، ومنازعاتهـا لا ترفع أمام محاكم القنصليات بل أمام المحـاكم التجارية المصرية ، ولها مستودعات ومحطات فى السويس والقصير ومصوع .

غير أن الاضمحلال سرى إلى هذه الشركة فى أواخر عهد سعيد باشا نظرا لفساد إدارتها ، فحلتها الحكومة ، وتولت تصفيتها فى عهـد الخديو إسماعيل ، وأعادت الأسهم إلى أصحابها مقسطة على عشر سنوات فبلغت مع فوائدها ٣٤٠,٠٠٠ جنية وحلت محلها " الشركة العزيزية " التى أنشأها الخديو إسماعيل[١] .

إصلاح ميناء السويس :

نشطت حركة التجارة والعمـران فى السويس بعد إنشاء السكة الحـديدية التى تصلها بالقاهرة ، و بعد إنشاء " الشركة المجيدية " للبواخر ، واتخاذ السويس ميناء لخطوط الملاحة فى البحر الأحمر ، فعزم سعيد باشا على إصلاح مرفئها وتوسيعه ، وعهد بذلك الى شركة فرنسية تعرف بشركة ديسو (Dussau) وتعاقد معها على إنشاء حوض عائم بالميناء لإصـلاح السفن ، ثم على توسـيع الميناء ، وقد كملت أعمال صلاح فى عهد الخديو إسماعيل[٢] .

(١) عبد الرحمن الرافعى بك : " عصر اسماعيل " ج ١ ص ٣٤ — ٣٥ .

(٢) عبد الرحمن الرافعى بك : " عصر اسماعيل " ج ١ ص ٣٦ .

شق قناة السويس :

وبمقتضى عقد مؤرخ فى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ منح سعيد باشا المسيو فرديناند دى لسبس (Ferdinand de Lesseps) امتياز تأسيس شركة عامة لحفر قناة السويس واستثمارها لمدة تسع وتسعين سنة ابتداء من تاريخ فتح القناة للملاحة ، وقد نص على شروط الامتياز فى عقد لاحق تاريخه ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ، فأسدى سعيد باشا بذلك العمل الجليل خدمة جلى للملاحة الدولية .

نظارة البحرية :

بقيت نظارة البحرية إبان حكم سعيد باشا مستقلة عن نظارة الجهادية ، حتى أوائل شهر مايو سنة ١٨٥٩ إذ اندمجت النظارتان فى واحدة سميت نظارة "عموم الجهادية والبحرية" إلى أن انفصلت واستقلت الواحدة عن الأخرى بعد حوالى سنتين .

وقد تولى نظارة البحرية النظار الآتية أسماؤهم :

حافظ مصطفى باشا : من ٧ أبريل سنة ١٨٥٦ إلى ١٥ سبتمبر سنة ١٨٥٧ .

حافظ خليل باشا : من ٢١ سبتمبر سنة ١٨٥٧ إلى ١٣ فبراير سنة ١٨٥٩ .

حافظ خليل باشا : من ١٢ سبتمبر سنة ١٨٦١ إلى ١٢ يناير سنة ١٨٦٤ .

وكذلك تولى "نظارة عموم الجهادية والبحرية" اثنان هما :

محمد عرفان باشا : من ٩ مايو سنة ١٨٥٩ إلى ٧ مارس سنة ١٨٦١ .

اسماعيل راغب باشا : من ٨ مارس سنة ١٨٦١ إلى ٦ يونيه سنة ١٨٧٠ (١) .

وفاة محمد سعيد باشا :

وفى أثناء سنة ١٨٦٢ سافر محمد سعيد باشا إلى أوروبا ليستشفى من مرض عضال انتابه ولم ينجع فيه دواء ، غير أنه عاد الى الإسكندرية فى أواخر سنة ١٨٦٢ والداء قد استعصى علاجه ومازال يشتد به ويهد من قواه حتى أدركته المنية وهو فى الثغر فى صبيحة الثامن عشر من يناير سنة ١٨٦٣ ودفن بالصالة الكبرى بمدافن الأسرة المالكة بالنبى دانيال .

(١) أمين سامى باشا : "تقويم النيل وعصر عباس حلمى باشا الأول ومحمد سعيد باشا" المجلد الأول من الجزء الثالث ص ١٣٠ و ٢٣٤ و ٢٩٠ و ٣٥١ .

قوة مصر البحرية فى عهد محمد سعيد باشا

من سنة ١٨٥٤ الى سنة ١٨٦٣

(نقــلا عن دار المحفوظات المصرية)[١]

السنة	الضباط	الأنفار	السفن الحربية	المدافع	مراكب طرادة	النقالات	الأطباء	[illegible]	الكتبة
١٨٥٤	١٠٤	٣٤٥٠	٤	١٣	١٦	١٤	١٨	١٨	١٨
١٨٥٥	١٠٤	٣٤٥٠	٤	١٣	١٦	١٤	١٨	١٨	١٨
١٨٥٦	١٠٤	٣٤٥٠	٤	١٣	١٦	١٤	١٨	١٨	١٨
١٨٥٧	١٠٤	٣٤٥٠	٤	١٣	١٦	١٤	١٨	١٨	١٨
١٨٥٨	١٠٤	٣٤٥٠	٤	١٣	١٦	١٤	١٨	١٨	١٨
١٨٥٩	١٠٤	٣٤٥٠	٤	١٣	١٦	١٤	١٨	١٨	١٨
١٨٦٠	١٠٤	٣٤٥٠	٤	١٣	١٦	١٤	١٨	١٨	١٨
١٨٦١	١٠٤	٣٤٥٠	٤	١٣	١٦	١٤	١٨	١٨	١٨
١٨٦٢	١٠٤	٣٤٥٠	٤	١٣	١٦	١٤	١٨	١٨	١٨
١٨٦٣	١٠٤	٣٤٥٠	٤	١٣	١٦	١٤	١٨	١٨	١٨

(١) أمين سامى باشا : "تقويم النيل وعصر محمد على" ج ٢ ص ٥٧١ .

المراجع الخاصة بالفصل العاشر

باللغة العربية :

اسماعيل سرهنك باشا : حقائق الأخبار عن دول البحار .

أمين سامى باشا : تقويم النيل وعصر عباس حلمى الأول ومحمد سعيد باشا .

عبد الرحمن الرافعى بك : عصر اسماعيل (الجزء الأول) .

عمر طوسون (الأمير) : الجيش المصرى فى الحرب الروسية المعروفة بحرب القرم .

باللغة الفرنسية :

ABBATE : Voyage de Mohamed Said Pacha dans ses provinces du Soudan.

ABOUT (EDMOND) : Le Fellah.

BARTHÉLEMY SAINT-HILAIRE : Lettres sur l'Egypte.

DELATRE : L'Egypte en 1852 (Revue d'Orient, d'Algérie et des Colonies, t. VIII et IX.)

MERRUAU : L'Egypte contemporaine.

MERRUAU : L'Egypte sous le règne de Said Pacha (Revue des Deux-Mondes, N° du 15 Septembre1857).

VINGTRINIER (A.) : Soliman Pacha.

الفصل الحادى عشر

عصر الخديو إسماعيل

(١٨ يناير سنة ١٨٦٣ — ٢٦ يونيه سنة ١٨٧٩)

تولية الخديو إسماعيل واهتمامه بإحياء البحرية المصرية :

على أثر وفاة سعيد باشا تربع على عرش مصر إسماعيل بن ابراهيم بن محمد على فى الثانى عشر من يناير سنة ١٨٦٣ وقد تولى الحكم والبحرية المصرية فى حالة سيئة من التأخر والضعف ، فقد بدأ اضمحلالها — كما قدمنا — فى عهد عباس ولم يعمل سعيد على إحيائها لما لقيه من العقبات من ناحية تركيا على أثر تدخل ممثل بريطانيا فى الآستانة .

على أن إسماعيل منذ أوائل حكمه أخذ يعنى بتجديد الأسطول فبعث النشاط فى دار صناعة السفن بالإسكندرية ، وأحيا معاملها ومصانعها ، وجاب لها العمال ، واستحضر لها الآلات والعتاد . فدبت فيها روح الحياة بعد أن خيم عليها السكون منذ وفاة محمد على باشا الكبير .

وقد أُنشئ بترسانة الاسكندرية بعض السفن الحربية فى عهد ولاية عبد اللطيف باشا ، ثم شاهين باشا لنظارة البحرية ، وباسم أولهما سمى القرويت "لطيف" وتم فى عهد ثانيهما بناء القرويت "الصاعقة" .

ووصى الخديو[1] إسماعيل بصنع عدة سفن حربية مدرعة فى ترسانات فرنسا والنمسا ، منها "السعودية" التى آلت إلى تركيا قسرا ، ولهذه الأيلولة قصة : ذلك

(١) كلمة "خديو" أصلها فارسى ومعناها "الاله" أو "الرب" وهى تكتب "خديو" إذا وقعت فى مقام اللقب وتكتب "خديوى" إذا وقعت موضع الصفة . فتقول مثلا : الخديو إسماعيل والديوان الخديوى .

أن عالى باشا الصدر الأعظم كان قد سمع أن اسماعيل أمر بصنع هذه السفينة، فرأى فى عمله خروجا على نصوص الفرمانات الشاهانية ،غير أنه لم يشأ أن يجرح عواطف خديو مصر أو يحرج موقفه ، فكتب إليه يقول : "إن مولانا السلطان علم بأن فخامتكم وصى بصنع مدرّعة لإهدائها إلى حكومته الهمايونية السنية ، فسر بإخلاصكم كل السرور وهو يؤمل أن ترسلوها توا الى مياه الآستانة" . فلم يسع اسماعيل إلا إهداؤها مرغما إلى سلطان تركيا .

وكذلك اهتم الخديو إسماعيل بشؤون التعليم البحرى فجدّد المدرسة البحرية بالإسكندرية وأنشأ مدرسة بحرية أخرى بجوار الترسانة أحضر لها المدرّسين الأكفاء من مصر والخارج ، وعهد بنظارتها إلى ضابط من ضباط البحرية البريطانية يدعى مكيلوب باشا ووكيله ضابط مصرى كفء هو عبد الرازق درويش بك تولى فيما بعد النظارة مكانه ابتداء من أواخر مارس سنة ١٨٧٥ ،وكان من كبار أساتذتها القبودان سليمان حلاوة وهو من مشاهير ضباط البحرية . وقد انتخب تلاميذ هذه المدرسة من نبهاء طلبة المدارس الأميرية والابتدائية، وكانت تدرس فيها الفنون والعلوم البحرية، ومدّة الدراسة فيها ثلاث سنوات .

وقد اختارت الحكومة طائفة من خريجى هذه المدرسة وأوفدتهم إلى انجلترا لإتمام علومهم البحرية ، منهم اثنان تخصصا فى فن إنشاء السفن وهما حسن فريد أفندى وحشمت أفندى ،واثنان تخصصا فى علم الميكانيكا البحرية وهما محمد أنيس أفندى ومحمد عارف أفندى ،ولما عاد أربعتهم إلى مصر التحقوا بدار صناعة السفن بالإسكندرية ، ومن هذه المدرسة تخرج إسماعيل سرهنك باشا مؤلف كتاب "حقائق الأخبار عن دول البحار" وناظر المدرسة الحربية .

غير أن عقبات جمة اعترضت حينئذ جهود الخديو إسماعيل فى سبيل إحياء البحرية المصرية ، ذلك أن تركيا رأت الأسطول المصرى آخذا فى أسباب النشاط والقوة ، كما سمعت بأن إسماعيل وصى على ثلاث سفن مدرّعة فى فرنسا وعلى اثنتين

أخريين فى النمسا وأنه أرسل بالفعل فى أثناء سنة ١٨٦٦ ضباطا و بحارة لتسلمها ، فبادر الباب العالى — بناء على إيعاز من انجلترا — بالاعتراض والاحتجاج متعللا بأن الفرمانات السلطانية لا تجيز لمصر حق إنشاء السفن الحربية المدرّعة ، وحسم الخلاف بأن ابتاعتها تركيا لنفسها !

فرمان ٢٧ يونيه سنة ١٨٧٣ (غرة جمادى الأولى سنة ١٢٩٠) ورفع بعض القيود المفروضة على البحرية المصرية :

بقيت القيود المفروضة من الباب العالى على البحرية المصرية معمولا بها فى أخريات أيام محمد على ، وفى عهود إبراهيم وعباس وسعيد ، حتى استصدر الخديو إسماعيل من السلطان عبد العزيز فرمانا بتاريخ ٢٧ يونيه سنة ١٨٧٣ رفع بعض هذه القيود ورخص لخديو مصر فيه بإنشاء السفن الحربية بغير استئذان من الباب العالى ، إلا ما كان منها من قبيل السفن المدرّعة بالحديد فهذه لا يجوز إنشاؤها بغير إذن حكومة الآستانة . وهاك ما جاء به فى هذا الشأن :

"...لكون أمر محافظة وصيانة المملكة الذى هو الأمر المهم والمعتنى به زيادة عن كل شىء من أقدم الوظائف المختصة بخديو مصر فقد أعطينا له الرخصة الكاملة فى تدارك كافة أسباب المحافظة وتأسيسها وتنظيمها بنسبة مقتضيات الزمن والموقع ، وكذا فى تكثير أو تقليل مقدار العساكر المصرية الشاهانية بلا تحديد على حسب الإيجاب واللزوم ، وكذا أبقينا لخديو مصر الامتياز القديم فى حق إعطاء رتبة ميرالاى من الرتبة العسكرية و إعطاء رتبة ثانية من الرتب الديوانية ، بشرط أن المسكوكات الجارى ضربها بمصر تكون باسمنا الملوكى ، وأن تكون أعلام وسناجق العساكر البرية والبحرية الموجودة فى الخطة المصرية كأعلام وسناجق كافة عساكرنا الشاهانية بلا فرق ، و بشرط عدم إنشاء سفن زرخ أى مدرّعة بالحديد فقط بدون استئذان ، لا غيرها من السفن الحربية فإنها جائز إنشاؤها بلا استئذان[1]".

(١) فيليب جلاد : "قاموس الادارة والقضاء" ج ٦ ص ٧٣٧ .

خدمات الأسطول المصرى :

على الرغم مما اعترض تقدّم البحرية من العقبات فى ذلك العصر فإن الأسطول المصرى أدّى خدمات جليلة للبلاد بإشتراك وحداته فى عدّة حملات حربية على ظهر البحار .

(١) فى حملة كريت :

وفى سنة ١٨٦٦ استنجد السلطان عبد العزيز بخديو مصر وطلب إليه إنفاذ بعض فرق الجيش المصرى إلى جزيرة كريت لقمع الثورة التى نشبت فى أرجائها . فلبى إسماعيل نداء السلطان ، وأعدّ جيشا مكونا من خمسة آلاف مقاتل ونيف بقيادة الفريق شاهين باشا ، وقد أقلعت الحملة على ظهر عشر سفن من قطع الأسطول المصرى تحت إمرة أمير البحار قاسم باشا محمد وهى :

الفرقاطة "محمد على" وقبودانها الأميرالاى قاسم بك .

الفرقاطة "المحروسة" وقبودانها فريدريكو بك .

الفرقاطة "الغربية" وقبودانها فوزان بك الفرنساوى .

الفرقاطة "الجعفرية" وقبودانها موسى قبودان .

الفرقاطة "الشرقية" وقبودانها جمالى بك .

الفرقاطة "أسيوط" وقبودانها نوفل قبودان .

الفرقاطة "الفيوم" وقبودانها محمد بك الرودسلى .

الفرقاطة "الدقهلية" وقبودانها سرهنك بك الكبير .

الفرقاطة "نور الهدى" وقبودانها حسن قبودان .

الفرقاطة "قليوب" وقبودانها أحمد ترك قبودان .

وقد أقلت هذه السفن الجنود إلى جزيرة كريت حيث أبلوا أحسن البلاء بضع سنوات متواليات حتى أخمدت الثورة ، فعادت النجدة المصرية الى مصر غداة الحرب السبعينية .

(٢) فى حملة السودان :

فى سنة ١٨٦٥ بدأت فتوحات الجيش المصرى فى السودان باحتلال "فاشودة" — واسمها الآن كودوك — وضمت "سواكن" "ومصوع" — وكانت من أملاك السلطنة العثمانية — الى ولاية مصر بمقتضى فرمان صدر فى أثناء سنة ١٨٦٥ وتأيد بفرمان لاحق صدر فى ٨ يوليه سنة ١٨٧٣ . وفى يوم ٨ فبراير سنة ١٨٧٠ تحرك من الخرطوم بأمر الخديو اسماعيل أسطول نيلى مؤلف من ثلاثين مركبا شراعيا و باخرتين لفتح إقليم خط الاستواء بقيادة السير صموئيل بيكر باشا . وفى يوم ٢٦ مايو سنة ١٨٧١ رفع العلم المصرى على "غندوكرو" التى سماها بيكر "الإسماعيلية" باسم الخديو اسماعيل وجعلها عاصمة لمديرية خط الاستواء ، وأنشأ حصونا فى أعالى النيل وتقدمت الحملة فى زحفها ، ففتحت مملكة أونيورو ، واحتلت عاصمتها "ماسندى" فى ٢ ابريل سنة ١٨٧٢ وأعلن بيكر باشا ضم تلك المملكة الى أملاك مصر فى ١٤ مايو سنة ١٨٧٢ ، وأعلن امتيسى ملك أوغندة ولاءه لخديو مصر ، وعلى أثر ذلك عاد بيكر باشا الى مصر بعد أن بلغت نفقات تلك الحملة ٨٠٠,٠٠٠ جنيه .

وفى سنة ١٨٧٤ عين الخديو اسماعيل الكولونيل غوردون مديرا لخط الاستواء وأنفذه الى السودان ، فمضى إليه عن طريق البحر الأحمر وسواكن ، ولما بلغ الخرطوم أعد حملة من الجيش المصرى أقلع بها جنوبا على ظهر البواخر المصرية ، فوصلت الى فاشودة واتجهت نحو محطة سوباط والاسماعيلية ، ثم استقر بها النوى الى "اللادو" حيث نقل إليها غوردون عاصمة مديرية خط الاستواء ، و بعد قليل تابع سيره جنوبا حتى بلغ بحيرة ألبرت وأنفذ إلى مملكة أوغندة الكولونيل شايى

لونج بك الأمريكى (Chaillé - Long bey) ، فعقد مع ملكها امتيسى معاهدة بمقتضاها وضعت تلك المملكة تحت حماية مصر وأقسم ملكها يمين الولاء لمصر .

وفى سنة ١٨٧٥ زحفت فرقة من الجيش المصرى بقيادة محمد رؤوف بك من زيلع قاصدة إلى هرر ، ففتحتها فى ١١ أكتوبر سنة ١٨٧٥ ، ورفعت العلم المصرى عليها ، وضمت إلى أملاك مصر ، وفى السنة ذاتها سار منزنجر باشا السويسرى (Munzinger Pacha) بأمر الخديو اسماعيل من مصوع على رأس قوة من ألف وخمسمائة مقاتل ففتحت "سنهيت" وأتمت فتح بلاد البوغوش ، كما اشترى قائدها مقاطعة "ايليت" وضمها إلى مصر .

(٣) فى حملة الحبشة :

وفى سنة ١٨٧٥ اعتزم الخديو إسماعيل تجريد حملتين على بلاد الحبشة : الأولى تهاجمها شمالا عن طريق مصوع بقيادة الكولونيل الدانمركى أرندروب بك (Arendrupp bey) ، والأخرى تهاجمها جنوبا عن طريق ميناء تاجورة بقيادة منزنجر باشا .

زحفت الحملة الأولى المؤلفة من ٣,٢٠٠ مقاتل ، فاقتحمت حدود الحبشة ، واستولت على الحماسين غير أنها أنهزمت بالقرب من جونديت ، فارتدت فلولها إلى مصوع بعد أن أبيد معظم رجالها .

أما الحملة الثانية فأبحرت من مصوع على رأس ثلاثة بلوكات من الجنود ، ونزلت فى تاجورة ، ثم اتجهت نحو رأس "جيلا جيفو" وبحيرة "أوسا" وبينما كان الجنود نياما ليلة ١٥ نوفمبر سنة ١٨٧٥ إذ هجم عليهم رجال القبائل غيلة وأعملوا فيهم السيف وفتكوا بهم فتكا ذريعا ، فارتدت الحملة إلى زيلع بعد أن فقدت غالبية رجالها .

ولما وصلت أنباء هذه الهزائم إلى مسامع الخديو إسماعيل أمر بإعداد حملة ثالثة على وجه السرعة لغزو بلاد الحبشة تألفت من نحو خمسة عشر ألف مقاتل بقيادة

راتب باشا وصحبها الأمير حسن باشا ثالث أنجال الخديو ، فأبحرت من السويس على ظهر السفن المصرية ونزلت فى مصوّع وزحفت منها على الحبشة ، ولكنها التقت بالأعداء فى السابع من مارس سنة ١٨٧٦ فدارت بين الفريقين معركة حامية الوطيس انهزم فيها الجيش المصرى واضطر الى عقد الصلح مع الأحباش على أن تسحب الجيوش المصرية من أرضهم .

من هذا يبدو أن السفن المصرية أقلت القوات الحربية التى أرسلتها مصر إلى تلك الثغور البعيدة كمصوع ، وزيلع ، وبربرة ، ورأس جردفوى ؛ كما أقلت الحملة التى أنفذتها إلى بلاد الحبشة ووصلت إلى ثغر قسمايو (بور إسماعيل) شمالى زنجبار على شاطئ المحيط الهندى .

(٤) فى حملة الصرب :

وفى سنة ١٨٧٦ عاد السلطان عبد العزيز مستنجدا بالخديو إسماعيل وطلب إليه إمداده بالجند لإخماد الثورة التى أندلعت نارها فى بلاد الهرسك والبوسنة والصرب ، فلبى إسماعيل نداء السلطان وجهز جيشا قوامه سبعة آلاف مقاتل بقيادة راشد باشا حسنى . وقد أقلعت الحملة على ظهر سفن الأسطول المصرى إلى الآستانة ، ثم قصدت إلى حدود الصرب مع فرق من الجيش العثمانى ، وقاتلت الصرب وانتصرت عليهم ، وعاد المصريون إلى الآستانة بعد وقف الحرب بين تركيا والصرب على أثر مقتل السلطان عبد العزيز وخلع السلطان مراد الخامس .

(٥) فى حملة روسيا :

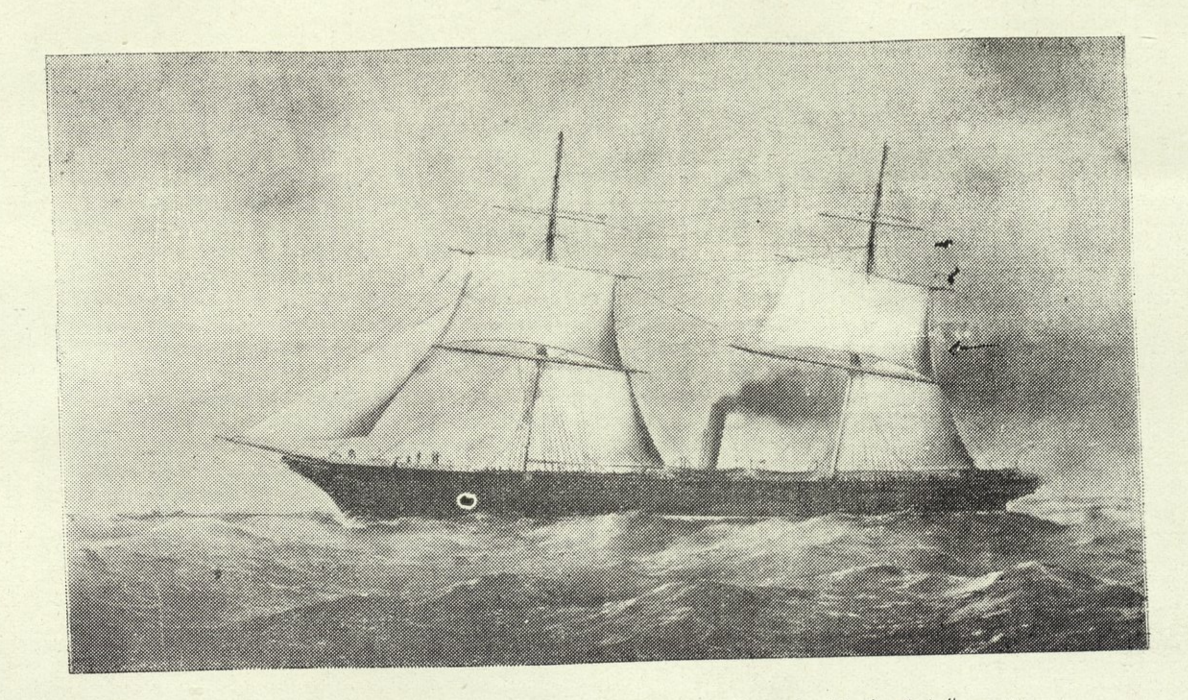
تجدّد النزاع بين تركيا وروسيا فى أبريل سنة ١٨٧٧ فطلب السلطان عبد الحميد الثانى من الخديو اسماعيل نجدة جديدة ، ولما كانت خزانة الحكومة المصرية فى حالة سيئة فرض اسماعيل على الأهالى ضريبة سماها « ضريبة الحرب » خصصت لسدّ نفقات الحملة الحربية ، وأعدّ جيشا مؤلفا من نحو اثنى عشر ألف مقاتل بقيادة الأمير حسن باشا ثالث أنجاله . وقد أقلعت الحملة على السفن المصرية

إلى الآستانة ثم إلى وارنه حيث اشتركت فى المعارك التى دارت رحاها هناك إلى أن وضعت الحرب أوزارها فى مارس سنة ١٨٧٨ فعادت إلى مصر .

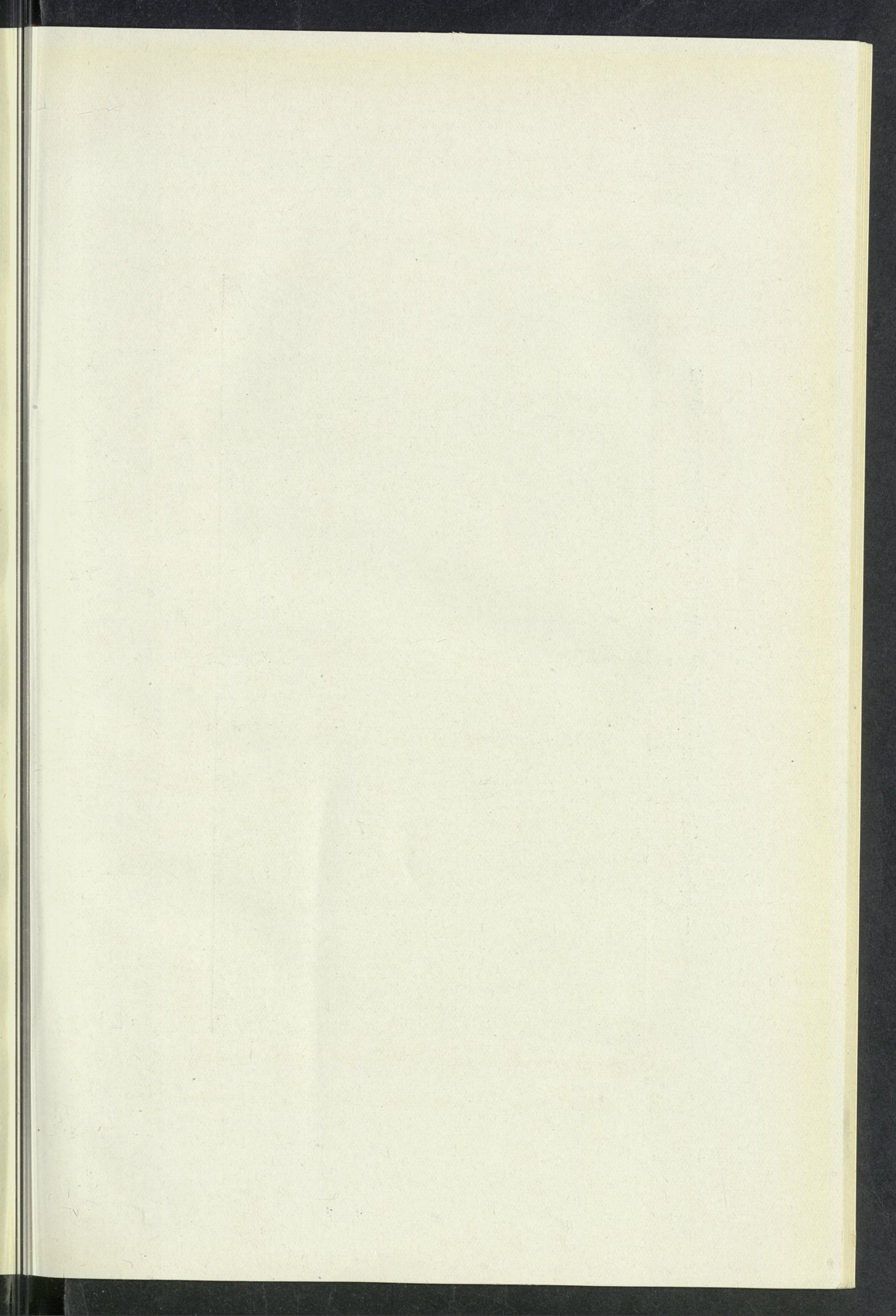
الملاحة التجارية :

لما وجد الخديو اسماعيل ما يعترضه من العقبات فى سبيل تجديد الأسطول الحربى وجّه عنايته إلى الأسطول التجارى ، فأنشأ شركة للملاحة التجارية سميت "الشركة العزيزية" نسبة إلى السلطان عبد العزيز ، وقد أعدّت بواخرها لحمل المسافرين ونقل البضائع إلى ثغور البحر الأبيض والبحر الأحمر بعد أن انحلت الشركة المجيدية التى أنشئت فى عهد سعيد باشا ، وجعل رأسمال الشركة الجديدة موزعا على أسهم يشترك فيها أفراد الشعب . فاكتتب جماعة من سراة المصريين فى رأسمالها وخصص لها الخديو اسماعيل سبع بواخر كانت موجودة من قبل ، ووصى بإنشاء بواخر جديدة فى انجلترا ، وجعل على قيادة هذه السفن ضباط البحرية القدماء الذين تركوا خدمة الأسطول منذ اضمحلاله كما استخدم بحارته ، وابتاعت نظارة البحرية عدا ذلك سفنا شراعية كبيرة لنقل الأخشاب اللازمة لنظارتى البحرية والحربية من بلاد الأناضول ، فكان الأسطول التجارى المصرى بنوعية — البواخر والسفن الشراعية — بالغا درجة كبرى من التقدّم .

ولما رأى إسماعيل أن الملاحة التجارية سائرة سيرا حسنا فى البحر الأحمر وعلى سواحل البحر الأبيض المتوسط الشرقية تاقت نفسه إلى توسيع نطاقها بجعل السفن المصرية تمخر عباب المياه الأوروبية ، فأرسل اثنين من أخصائه ومن كبار رجال الجاليتين الإيطالية والفرنسية ، يدعى أحدهما السنيور فرانشسكو بينى وثانيهما المسيو جورنو بك ، إلى البندقية ومرسيليا ليمهدا له سبل العمل والنجاح فيهما ، ولكنهما صادفا عراقيل من لدن شركات الملاحة الأجنبية مما اضطر الخديو اسماعيل إلى العدول عن فكرته والاقتصار على الملاحة فى البحر الأحمر وشرقى البحر الأبيض المتوسط .



٢٨ — السفينة «الشرقية» فى عهد الخديو اسماعيل عند استعمالها لنقل المسافرين بين الاسكندرية والآستانة



وكان لبواخر " الشركة العزيزية " فضـل كبير فى نشاط حركة مصر التجارية الخارجية وتسهيل مواصلاتها البحرية مع الأقطار الأخرى وفى مزاحمـة شركات الملاحة الأجنبيـة فى هذا الصـدد ونجحت فى عملها ، ونمت إيراداتها ، وربحت الأرباح الوفيرة ، حتى ابتـاع الخديو إسماعيل أسهمها احتكارا لأرباحها ، وحوّلها فى سـنة ١٨٧٣ إلى إدارة من إدارات الحكومـة عرفت بمصـلحة " وابورات البوستة الخديوية ، " فاستمرت مطردة النجاح واتسـع نطاق أعمالها وصار لها من البواخر الكبيرة ست وعشرون باخرة هى :

الرحمانية	الدقهلية	طنطا	التاكا
شـندى	شـبين	الفيوم	دسوق
كوفيت	البحـيرة	سمنود	المنيا
الشرقية	الجعفرية	مسـير	المنصورة
المحـلة	النجيـلة	دمنهور	الزقازيق
الحجاز	الحديدة	ينبـع	القصير
سواكن	مصوّع		

أخذ هذا الأسـطول التجارى يجوب البحار يرفرف عليـه العلم المصرى ناقلا المسافرين والبضائع والـبريد بين ثغور مصر وشـواطئ البحر الأبيض المتوسـط فى سوريا والأناضول وبلاد اليونان والدردنيل والبوسفور وثغور البحر الأحمر إلى ما وراء بوغاز باب المندب .

وقـد ألحق بهـذه المصلحة الحوض العائم الذى أنشئ بميناء الاسـكندرية وخصص لبواخرها معمل فى ترسانة الاسكندرية للقيام بمـا تحتاج إليه من إصلاح .

وبقيت هـذه الادارة الكبيرة ببواخرها وملحقاتها كالحوض ومعمل الترسانة ملكا للحكومة المصرية إلى أن باعتها فى سـنة ١٨٩٨ فى عهـد الاحتلال البريطانى

بأبخس الأثمان إلى شركة انجليزية سميت " شركة البوستة الخديوية " فانتقلت تلك المنشآت البحرية العظيمة وهذه الثروة القومية الضخمة إلى أيدى الانجليز وأنزل العلم المصرى من بواخرها ورفع مكانه العلم البريطانى ، فكانت نكبة فادحة أصابت الملاحة التجارية المصرية .

إتمام ميناء السويس :

كان محمد سعيد باشا قد شرع منذ سنة ١٨٥٦ فى إنشاء ميناء جديد بالسويس لسهولة إيواء السفن ، فجعل من الثغر مرفأين : أحدهما سمى " ميناء إبراهيم " خصص للسفن الحربية ، وجعل الثانى للبواخر التجارية . وأقيم حاجز من الأحجار لصد الأمواج عن الميناءين يخترقه البوغاز لدخول السفن وخروجها .

وقد شرع فى إقامة حوض لإصلاح السفن التى قد تحتاج إلى مرممات ، واستمر العمل جاريا فى إتمام هذه المشروعات إلى أن كملت فى عهد الخديو إسماعيل ، وبلغت نفقات الحوض والجسر الذى يصله بميناء السويس ٢٤٠,٠٠٠ جنيه ، وقد نزلت عنهما الحكومة المصرية فى عهد الاحتلال إلى الشركة الإنجليزية التى اشترت وابورات البوستة الخديوية .

إصلاح ميناء الإسكندرية :

لما اتسعت حركة العمران وازدادت المواصلات البحرية فى الإسكندرية شرع الخديو إسماعيل فى توسيع مينائها وإصلاحه ، واعتزم تنفيذ هذا الإصلاح بعد ما أنشئت بور سعيد وقارب مشروع قناة السويس التمام ، فقد خشى أن تزاحم بور سعيد الإسكندرية وتتحول إليها حركة التجارة الخارجية ، فاعتزم توسيع ميناء الإسكندرية لتجتذب إليها السفن فى غدوها ورواحها .

فبدأ بإقامة حوض عائم من الحديد لإصلاح السفن ، بدل الحوض الذى كان قد بنى بالحجر فى عهد محمد على باشا ، والذى صار مع الزمن لا يفى بإصلاح السفن وخاصة الكبيرة منها ، وقد جلب الحوض الجديد من فرنسا سنة ١٨٦٨ .

ثم أنشأ الخديو إسماعيل حاجز الأمواج الضخم الذى يقى الميناء من طغيان الأمواج ويجعل السفن الراسية فى مأمن من العواصف ، ولا يزال هذا الحاجز قائما حتى اليوم ، وهو جسر من الدبش والأحجار الضخمة والصخور يمتد من طرف شبه جزيرة رأس التين إلى جهة العجمى وفيه البوغاز لمرور السفن منه ، وأنشئ بداخل الميناء رصيفا للشحن والتفريغ وأرصفة أخرى ممتدة فى داخل الميناء ، وكانت هذه المشروعات من أعمال العمران الضخمة التى اقتضت جهودا كبيرة ، وكلفت الخزانة نحو ثلاثة ملايين من الجنيهات ، وقد عهد بها الخديو إسماعيل إلى شركة انجليزية تدعى "شركة جرنفلد" ، بدأت العمل بها فى ١٨٧١ ولكن لم يتم إنجازها إلا فى أثناء سنة ١٨٧٩ أى بعد ثمانى سنوات ونيف .

إنشاء الفنارات :

أنشأ الخديو إسماعيل عدة فنارات فى ثغور البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر لإرشاد السفن ولتسهيل الملاحة البحرية .

فقد شيد على ساحل البحر الأبيض المتوسط فنار البراس سنة ١٨٦٨ ، وفنار رشيد سنة ١٨٦٨ ، وفنار دمياط (تجاه رأس البر) سنة ١٨٦٩ ، وفنار بور سعيد سنة ١٨٦٩ ، وفنار العجمى سنة ١٨٧٣ ، وفنار حاجز الميناء سنة ١٨٧٦ ، وفنار القبارى سنة ١٨٧٧ ، أما فنار رأس التين الكبير فقد أنشئ فى عهد محمد على باشا .

وكان على سواحل البحر الأحمر من الفنارات قبل عصر اسماعيل فنار زنوبيا ، وفنار الزعفران جنوبى السويس ، وفنار الأشرفى ، وفنار أبى كيزان .

رأى الخديو اسماعيل أن هذه الفنارات لا تكفى لإرشاد السفن فى البحر الأحمر لكثرة صخوره ومخاطره فأنشأ فنارات أخرى هى : فنار السويس ، وفنار

رأس الغريب جنوبى رأس الزعفران، وفنار صخور الأخوين الشمالية، وفنار شدوان، وفنار الوجه من ثغور الحجاز[1] .

وكذلك أنشأ فى خليج عدن على المحيط الهندى فنار بربرة، وأمر بإقامة فنار فى جردفون (جردفوى) سنة ١٨٧٨ ولكنه لم ينشأ لاضطرار الخديو اسماعيل إلى التخلى عن العرش فى يونيه سنة ١٨٧٩ .

أمراء البحار :

(١) أمير البحار رضوان الكريتلى باشا : هو قائد بحرى أصله من جزيرة كريت ولكنه استوطن مصر ، ودخل المدرسة البحرية المصرية فأظهر فيها من دلائل النبوغ والتفوق ما جعل أساتذته يرمقونه بالتقدير والرعاية ، وعلى أثر تخرجه استهل حياته العملية بالالتحاق بإحدى سفن الأسطول المصرى ، إلى أن نقل على ظهر سفينة نيلية فى عهد محمد سعيد باشا .

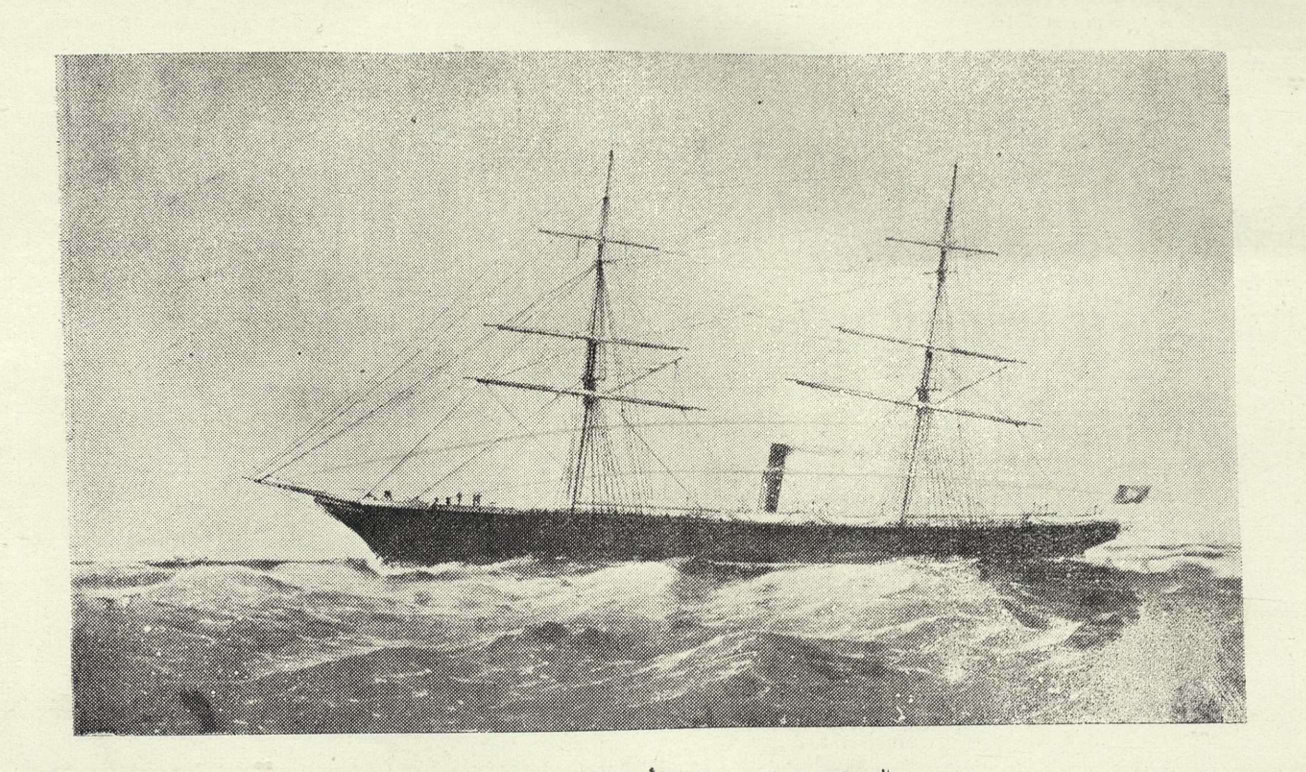
وما لبث أن منح رتبة الصاغ ، وعين قبودانا ثانيا بالسفينة "أسيوط" تحت إمرة قاسم باشا محمد قبطانها الأول وقتئذ، ولما نقل هذ الأخير الى الفرقاطة "محمد على" صمم على أن يكون رضوان الكريتلى بجانبه لما رآه فيه من الحرص على أداء الواجب والإخلاص لمن يعمل معهم ، وأنعم عليه إذ ذلك برتبة البكباشى .

ولما شبّت الثورة فى أرجاء جزيرة كريت سنة ١٨٦٥ ساهم رضوان الكريتلى مساهمة فعالة فى إخماد فتنتها .

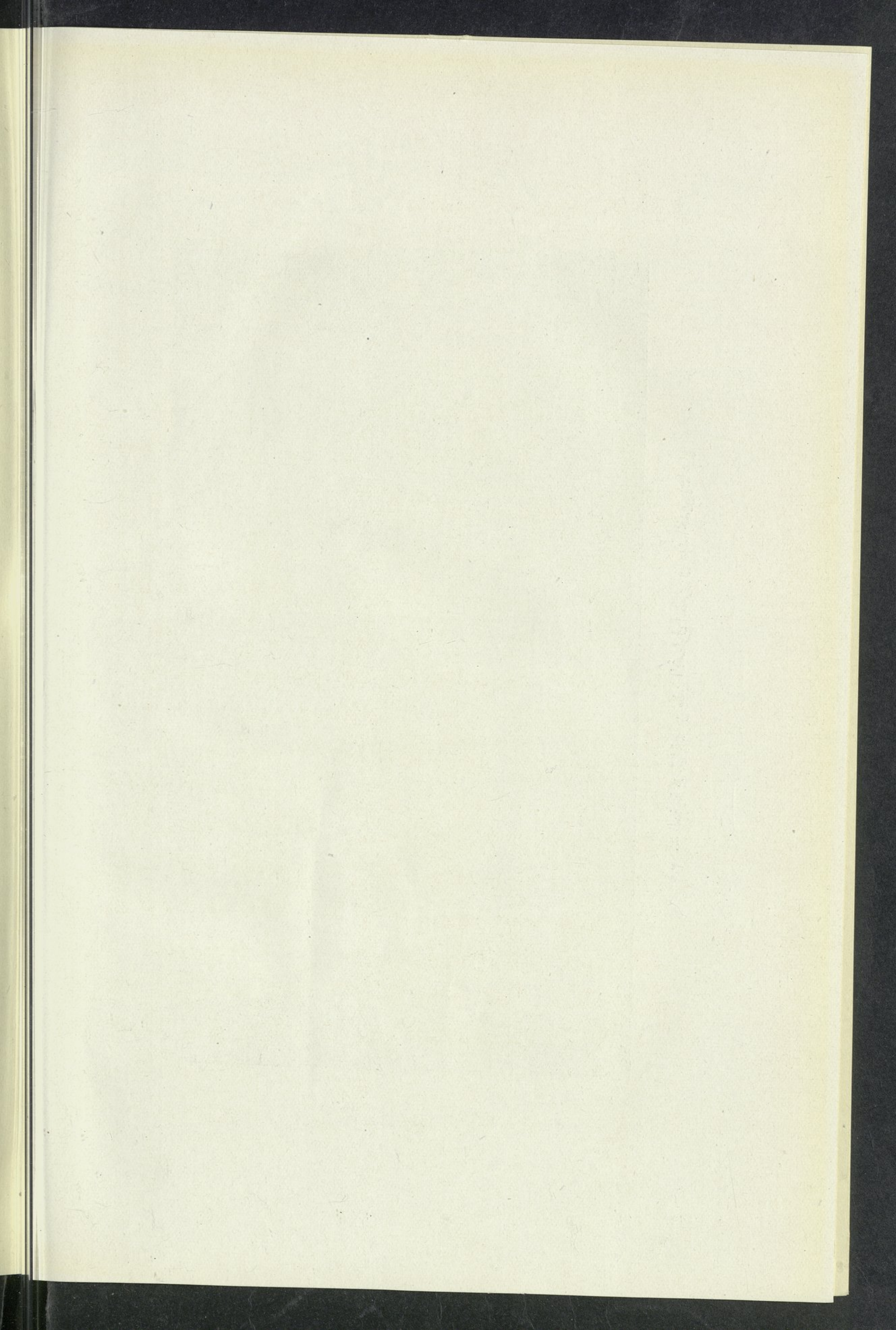
وفى سنة ١٨٦٧ نال رتبة القائمقام وأصبح قبطانا للسفينة "الجعفرية" ، ثم سرعان ما أنعم عليه برتبة "الأميرالاى" وعين قبطانا للقرويت "الصاعقة" وسافر الى البحر الأحمر .

---

(١) كانت متصرفية "الوجه" تابعة للحكومة المصرية وقتئذ .



٢٩ — السفينة «دقهلية» من سفن الأسطول المصرى فى عهد الخديو إسماعيل



ولما نزلت تركيا لمصر عن زيلع و بربرة فى سنة ١٨٧٥ عين رضوان الكريتلى مأمورا لبربرة فعنى بإصلاح إدارتها وتنظيم شؤونها ، فشيّد بها المبانى ووضع طائفة من القوانين والتعليمات لمزاولة التجارة فى موانئها .

وقد رافق الأميرال ميكلوب باشا فى رحلته إلى نهر جوبا و بلدة قسمايو (بور اسماعيل) ، ثم نال رتبة اللواء ، وأحيل إلى المعاش فى سنة ١٨٧٩ .

وفى سنة ١٨٨٥ استدعته الحكومة المصرية وناطت إليه مهمة إخلاء هرر ، ولعلها كانت آخر مهمة عهدت إليه إذ توفى بعدها بقليل[١] .

(٢) أمير البحار محمد الرودسلى باشا : أصله من جزيرة رودس ونزح إلى مصر مع أخيه سليمان ، ودخل إحدى مدارس الحكومة صبيا يافعا ، و بعد تخرّجه انتظم فى تلك المدرسة البحرية فى عهد محمد على باشا ثم التحق بخدمة الأسطول المصرى .

وقد ظل يتنقل من سفينة إلى أخرى إلى أن سافر مع الحملة التى أرسلها عباس باشا الأول فى سنة ١٨٥٤ إلى القرم بقيادة أمير البحار حسن الاسكندرانى باشا لمعاونة تركيا فى حربها ضدّ روسيا .

وعلى أثر عودته عين محمد الرودسلى قبودانا لسفينة محمد سعيد باشا الخاصة ، ثم قبودانا للباخرة "النيل" .

ولما أعيد إنشاء المدرسة البحرية فى أوائل حكم الخديو اسماعيل ، وكان مقرّها السفينة "الفيوم" ، اضطلع الرودسلى بمهمة تعليم وتدريب تلامذتها خير اضطلاع ، إلى أن نقلت المدرسة البحرية إلى السفينة "شبر جهاد" فى السويس .

وفى سنة ١٨٦٦ اشترك محمد الرود سلى فى نقل الحملة المصرية إلى جزيرة كريت لإخماد ثورتها ، وقاد إليها السفينة "الفيوم" غير أنه ما لبث أن عين قبودانا للباخرة "الغربية" وسافر بها فى أوائل سنة ١٨٧٤ بمعية الأسرة الخديوية إلى الآستانة ، وهنالك أنعم عليه برتبة اللواء البحرية .

---

(١) عبد الرحمن زكى : "أعلام الجيش والبحرية فى مصر" ج ١ ص ١١٨ .

وعلى أثر عودته عينه الخديو إسماعيل قائدا لأسطول البحر الأحمر ، فأقام فى قصر القيادة إلى أن عاجلته المنية فى مستهل عام ١٨٧٥ [١] .

(٣) أمير البحار مصطفى العرب باشا : ولد فى بلدة ديركى التابعة لمركز منوف من أعمال المنوفية عام ١٨١٣ ، وتلقى علومه الأولى بالمدارس الأميرية ، ثم انتظم فى سلك المدرسة البحرية ، فتخرج منها فى سنة ١٨٢٩ ، وصار طالبا بحريا ممتازا (اسبرانا) فى سنة ١٨٣٠ وألحق بالفرقاطة "فوه" من سفن الأسطول المصرى ، ثم نقل إلى الفرقاطة "رشيد" ، ورقى ملازما ثانيا بالقرويت "التمساح" سنة ١٨٣٢ ، ونال رتبة الملازم الأول عام ١٨٣٤ ، ورتبة يوزباشى ثان سنة ١٨٣٩ ، ورتبة يوزباشى أول سنة ١٨٤٨ ، ثم عين بالسفينة "فيض جهاد" .

وفى عهد محمد سعيد باشا أنعم عليه برتبة الصاغ سنة ١٨٥٤ ، وبعد ثلاثة أعوام عين قبطانا للقرويت "سياح البحر" وأقلع بها إلى إنجلترا لإصلاحها وتحويلها إلى فرقاطة فسميت "محمد على" ، وعاد بها سنة ١٨٥٩ إلى مصر ، وأنعم عليه برتبة البكباشى فى العام التالى ، ثم عين قبطانا للسفينة "النيل" سنة ١٨٦١ فقبطانا للسفينة "فيض جهاد" :

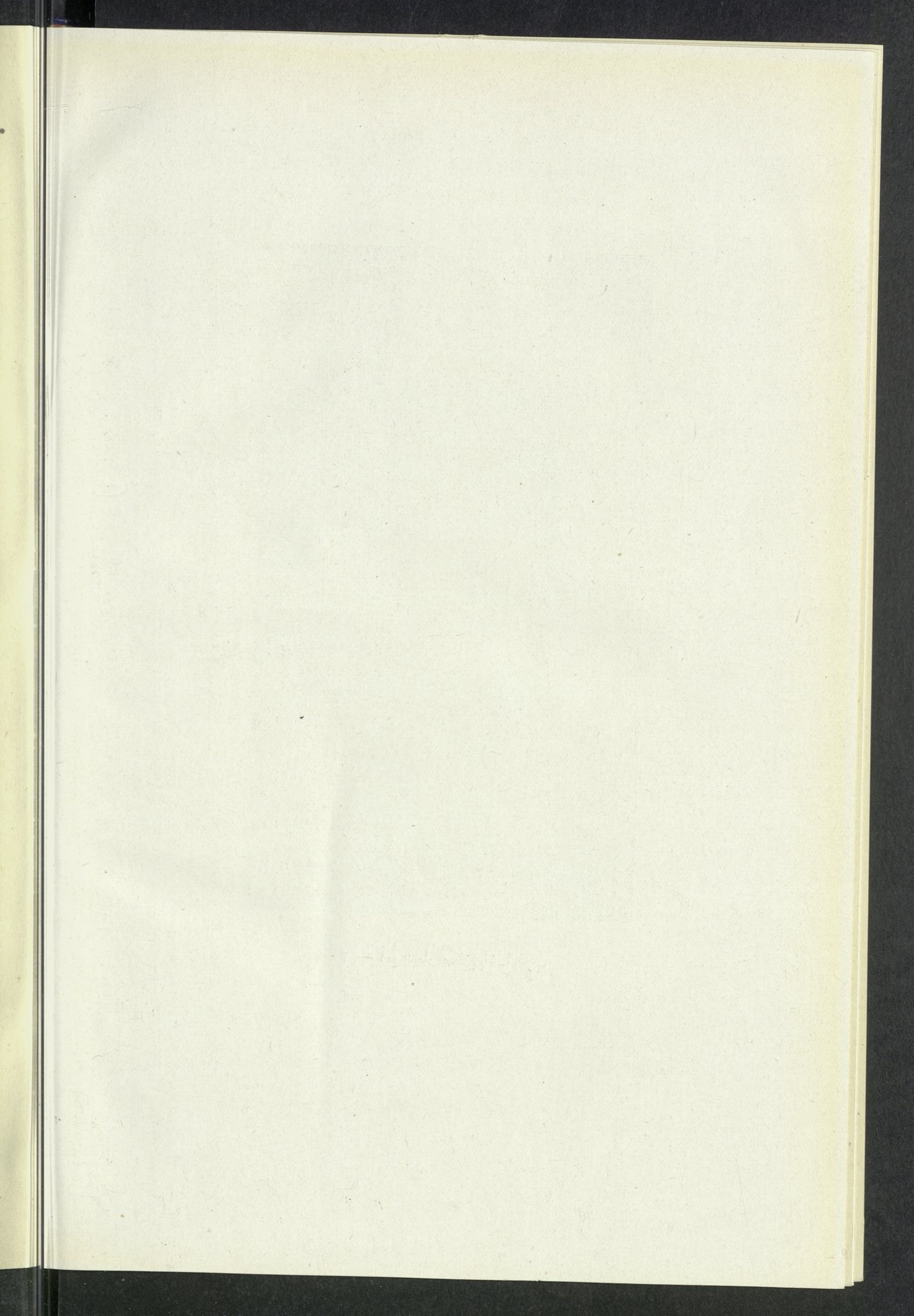
ولما كانت سواكن ، ومصوع ، وبربرة ، وزيلع ، والقصير ، خاضعة للحكومة المصرية فى ذلك العهد ، أراد سعيد باشا أن يرسل قوة حربية بحرية الى البحر الأحمر للمحافظة على تلك الموانىء القاصية من إغارة المغيرين وغزو الغزاة . غير أن الأسطول المصرى كان رابضا فى البحر الأبيض المتوسط ولم تكن قناة السويس قد فتحت بعد للملاحة فلم يكن أمام هذه السفن إلا طريق رأس الرجاء الصالح أى كان متحتما عليها أن تعبر البحر الأبيض المتوسط والمحيط الاطلنطى والمحيط الهندى حتى تصل الى الثغور الواقعة على شواطئ البحر الأحمر وفى هذا ما فيه من المشقة والخطر .

---

(١) عبد الرحمن زكى : "أعلام الجيش والبحرية فى مصر" ج ١ ص ١٢٤ .



٣٠ — أمير البحار مصطفى باشا العرب



وقد وقع اختيار الوالى على السفينة «الابراهيمية» وعلى قائدها مصطفى العرب للقيام بهذه الرحلة الجريئة المحفوفة بالصعاب . فأقلعت تلك السفينة من ثغر الاسكندرية فى أثناء شهر فبراير سنة ١٨٦٢ وعرّجت على مالطة ثم رست فى ميناء تولون ، ثم ذهبت الى مارسيليا ومنها قصدت الى جبل طارق ، ثم عبرت المحيط الاطلنطى مارّة بسواحل فرنسا وانجلترا حتى وصلت الى ليفربول . وهناك تفقد مصطفى العرب المراكب التى وصى عليها الوالى . وفى أثناء إقامته هناك زار الملكة فكتوريا واستقبل على ظهر «الابراهيمية» ولى عهد بريطانيا العظمى .

وبعد إقامة قصيرة أبحرت « الابراهيمية » الى جزيرة سانت هيلانة وسارت فى محاذاة سواحل فرنسا وسواحل القارة الافريقية حتى ساحل الذهب ثم أخذت طريقها الى جنوب أفريقية حتى وصلت الى رأس الرجاء الصالح . وهناك قوبل مصطفى العرب بحفاوة فائقة من مسلمى تلك الأقطار ممن هاجروا إليها من الهند وكان يبلغ عددهم زهاء العشرين ألفا .

وبعد أن مكث بضعة أيام أقلعت «الابراهيمية» الى جزيرة زنجبار حيث استقبل سلطانها الامام أحمد ماجد سعيد القبطان المصرى وأعطاه هدايا ثمينة وخيولا أصيلة ليوصلها الى سعيد باشا والى مصر، كما أهدى الى مصطفى العرب سيفا مذهبا .

وعلى أثر مغادرة زنجبار واصلت «الابراهيمية» سيرها الى عدن ثم رحلت الى السويس خاتمة المطاف . ولما ألقت السفينة المصرية هناك مرساها فرح سعيد باشا لنجاح هذه الرحلة فرحا كبيرا تجلى فى إنعامه على ربانها برتبة القائمقام وعلى بحارتها وجنودها بالرتب والمكافآت .

وفى عهد الخديو اسماعيل سميت «الابراهيمية» باسم «شير جهاد» وأنعم على قائدها مصطفى العرب برتبة الأميرلاى .

غير أن مصطفى باشا العرب أصيب بمرض فى عينه اليسرى فأرسله الخديو اسماعيل على نفقة الحكومة المصرية الى فيينا عاصمة النمسا حتى تم شفاؤه وعاد الى مصر وأنعم عليه برتبة اللواء فى سنة ١٨٦٧ وبرتبة الباشوية من الباب العالى رأسا .

وفى سنة ١٨٧٢ عين مديرا لإدارة البواخر الخديوية بدلا من صفرمطوش باشا ، ثم أحيلت عليه وكالة نظارة البحرية بدلا من وكيلها قاسم باشا محمد .

وفى عهد الخديو محمد توفيق أحيل الى المعاش فى سنة ١٨٨٠ ولكنه استدعى الى نظارة البحرية ثانية بعد عامين على أثر وفاة حسين شيرين باشا .

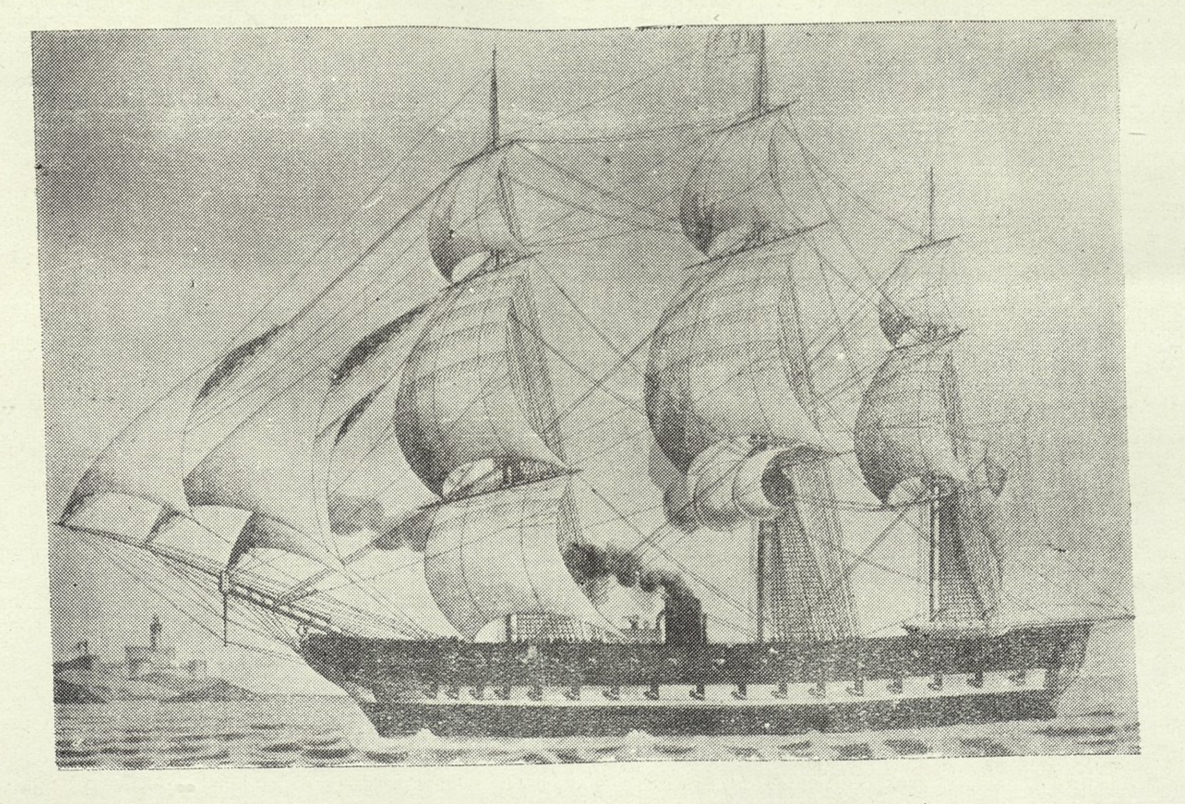
ولما وقعت الثورة العرابية انضم مصطفى العرب الى الخديو توفيق وأبى أن يسلم قطع الأسطول المصرى الى عرابى وآثر أن يرفع عليها علم الحياد خشية أن يدمرها الأسطول البريطانى الذى كان يفوقها عَددا وعُددا .

على أن الإنجليز بعد أن دخلوا مصر أرادوا أن يضعفوا قوتها بكل الوسائل فعملوا على بيع دار الصناعة بالإسكندرية وعلى ما تبقى من المراكب الحربية فقامت قائمة مصطفى العرب لذلك وسعى لاستبقائها . غير أن معارضته لم يحسب لها حساب وعملت أيدى خفية لتقويض القوة المصرية . فلم يجد مصطفى العرب بدّا من الاستقالة من منصبه وترك خدمة الحكومة فى سنة ١٨٨٤ بعد أن أنعم عليه الخديو توفيق برتبة الفريق .

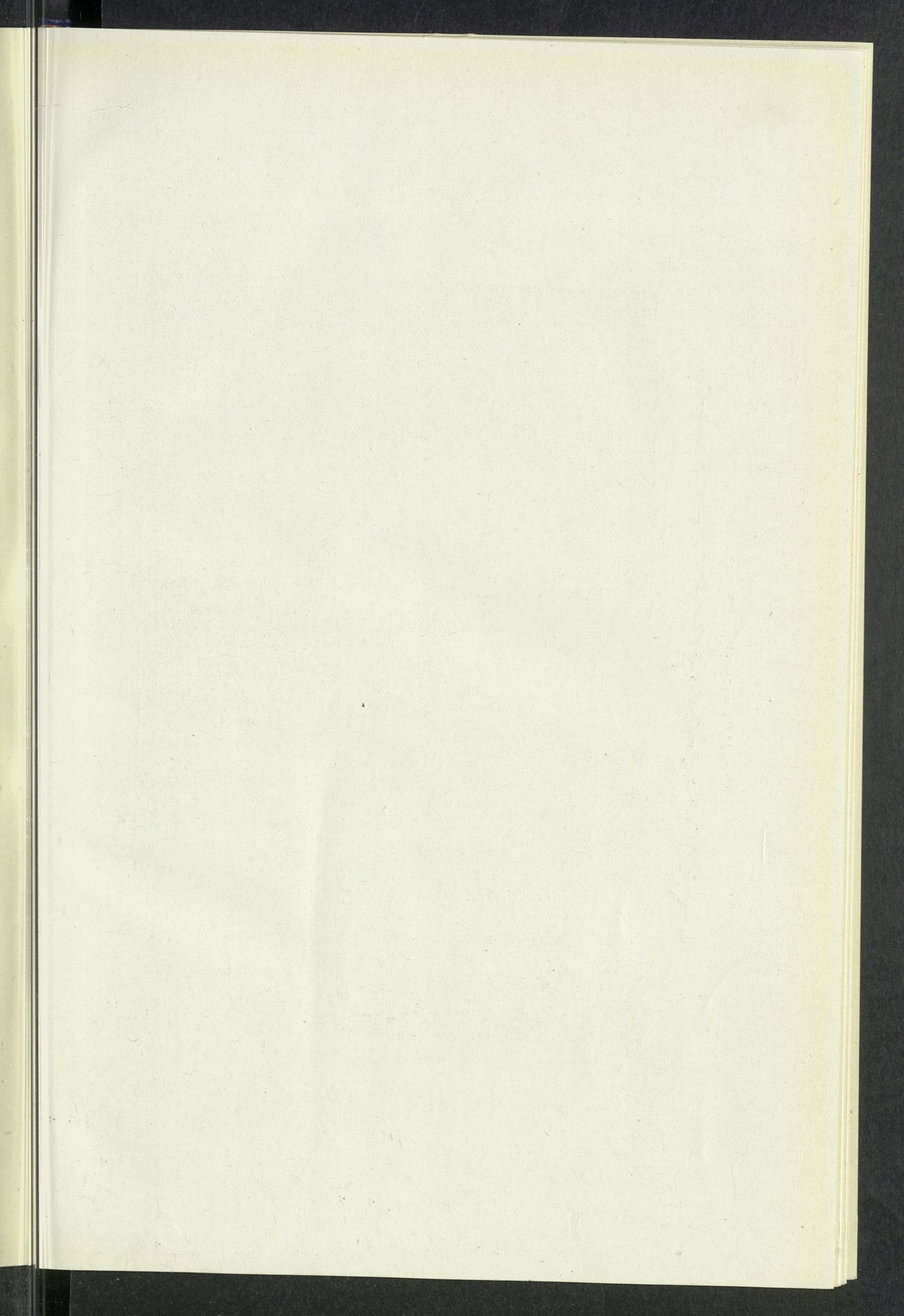
إزاء هذه الحال رأى مصطفى العرب أن يؤلف شركة وابورات مصرية فدعا أثرياء الاسكندرية الى الاكتتاب لهذا المشروع فلبى نداءه كثير من الأغنياء حتى تأسست هذه الشركة وكان من بين أعضائها محمد باشا الناضورى وسعد الله بك ومحمد بك اسماعيل ، فاشترت من الحكومة المصرية الوابورين "مصر" و"الغربية" ولكنها لم تجد التعضيد الكافى فباءت بالخسارة ولم يلبث مصطفى باشا العرب أن توفى فى سنة ١٨٨٥ (١) .

---

(١) عبد الرحمن زكى : "أعلام الجيش والبحرية فى مصر" ج ١ ص ١٢٤ .



٣١ — السفينة «الابراهيمية» التى سافرت من الاسكندرية الى السويس عن طريق رأس الرجاء الصالح فى سنة ١٨٦٢ بقيادة مصطفى باشا العرب



(٤) أمير البحار مصطفى الطوسيه‌لى باشا : نشأ فى طوسيه بولاية قسطمونى بالأناضول ، وانتقل الى مصر ودخل وهو فى الخامسة من عمره إحدى مدارس الحكومة حيث نال فيها قسطا وافرا من التعليم ، ولما أتم علومه الأولية انتظم فى المدرسة البحرية التى كان مقرّها السفينة "عكا" وعلى أثر تخرّجه رقى ضابطا وألحق بإحدى سفن الأسطول المصرى .

وفى عهد إمارة محمد سعيد باشا للأسطول أنعم على مصطفى الطوسيه‌لى برتبة اليوز باشى واختير ياورا له ثم ألحق بالسفينة "الشرقية" عندما سافر بها الى لندن لتركيب آلاتها البخارية .

وعلى أثر عودته عين قبطانا لإحدى السفن النيلية ، ثم رقى إلى رتبة الصاغ فى سنة ١٨٥٣ ، وجعل معاونا أولا بنظارة البحرية ، الى أن أنعم عليه برتبة البكباشى بعد أشهر قليلة ونقل إلى وظيفة مدنية .

وفى سنة ١٨٦٠ أحيل مصطفى الطوسيه‌لى الى المعاش ، ولكنه أعيد الى خدمة الحكومة فى سنة ١٨٦٣ وعين مديرا لقلم قضايا ترسانة بولاق ، ولم يكتمل العام حتى رقى الى رتبة القائمقام واختير وكيلا لنظارة البحرية .

وفى سنة ١٨٦٤ منح رتبة الأميرالاى وعين ناظرا لمصلحة الوابورات والسفن الخديوية ، وفى السنة التالية جعل ناظرا للانجرارية فمفتشا لبواخر الشركة العزيزية ، ثم وكيلا لها ، الى أن عاد الى نظارة الانجرارية وصار مأمورا لشركات أرمنت والمطاعنة ونقل فيما بعد الى مصانع مطاى وأبو قرقاص .

وفى سنة ١٨٧٢ عين مديرا لإسنا ثم محافظا لدمياط ثم مفتشا بالمالية ثم مأمورا لعمارات الروضة .

وفى سنة ١٨٧٥ نصب محافظا لسواكن وعين مديرا للتاكة (كسلا) الى أن اختير فى سنة ١٨٧٧ ناظرا لترسانة الخرطوم ورقى الى رتبة اللواء .

وفى سنة ١٨٧٩ أحيل مصطفى الطوسيه‌لى الى المعاش وتوفى بعد قليل[١] .

---

(١) عبد الرحمن زكى : "أعلام الجيش والبحرية فى مصر" ج ١ ص ١٢٤ .

قواد البحر الآخرون :

الفريق البحرى أحمد حسنين باشا : عرف أيضا باسم أحمد مظهر باشا وهو من أصل عربى وابن الحاج حسنين المصرى ابن الحاج أحمد بن على ، وقد انخرط أبوه فى سلك الجندية واشترك فى عصر محمد على باشا الكبير مع فيالق الجيش المصرى فى حرب المورة تحت قيادة إبراهيم باشا .

ولد أحمد حسنين فى خلال سنة ١٨٢٤ فى قرية ميت حبيب من أعمال مديرية الشرقية ، ودخل الكتاب فى بلدته ، ثم رحل الى الاسكندرية مع أبيه بعد بضع سنين ، ولما بلغ التاسعة من عمره أدخله والده فى سنة ١٨٣٣ مدرسة رأس التين الأميرية حيث تلقى مبادئ العلوم .

وفى سنة ١٨٣٨ انتظم فى المدرسة البحرية وكان مقرها إحدى سفن الأسطول المصرى الراسية فى ميناء الاسكندرية ، وعلى أثر تخرجه منها رقى الى رتبة مساعد ثان بمرتب قدره مائة قرش شهريا ، ثم الى رتبة مساعد أول بمرتب قدره مائة وخمسون قرشا ، نخدم على الغليون نمرة ١٢ ثم على "الشرقية" ثم على "بنى سويف" .

وفى سنة ١٨٤٩ عين فى السفينة النيلية "فيروز" الخاصة بعباس باشا الأول ، ثم نقل الى سوارى الوابور نمرة ١ ومنح رتبة الملازم ، ثم الى سوارى الوابور "المنصورة" ، وتنقل فيما بعد بين الوابورين "سمنود" و "النصرتية"(١) حتى نال رتبة اليوز باشى فى سنة ١٨٥٥ .

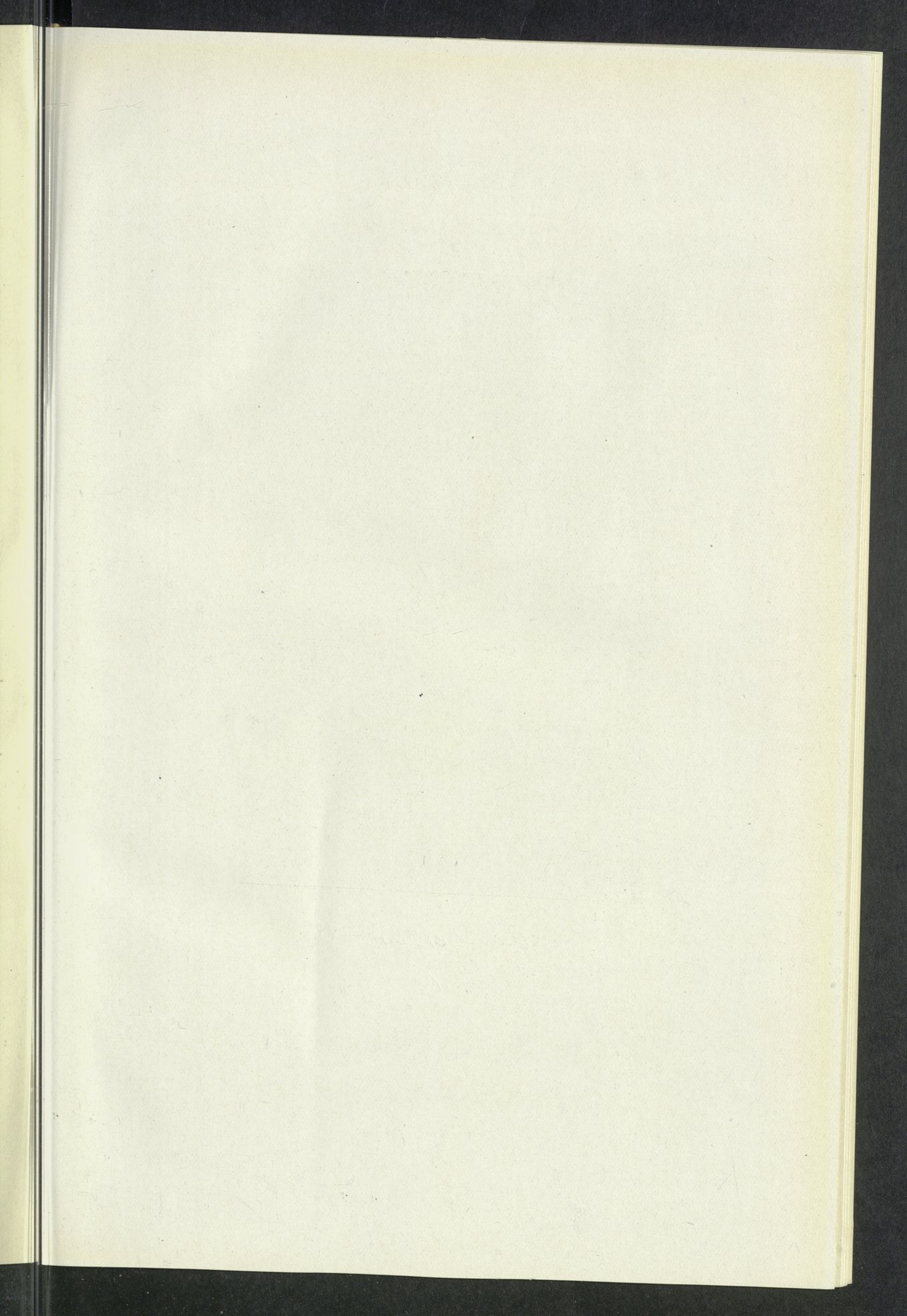
وما لبث ان عاد الى الوابور "سمنود" ثم التحق بالوابور نمرة ١٢ وأنعم عليه برتبة الصاغ فى شهر مارس سنة ١٨٥٨ ، ثم نقل الى سوارى الوابور "جيفرح" ، ثم الى الوابور "النيل" الذى سمى فيما بعد "العزيزية" الى أن منح رتبة البكباشى فى سنة ١٨٦٣ ، والتحق بوابورات الركائب والفلائك الخديوية حتى صار قائدا

---

(١) نسبة الى بلدة "نصرت" الواقعة على مقربة من مدينة قوله مسقط رأس محمد على باشا الكبير .



٣٢ — الفريق البحري أحمد حسنين باشا



للسفينة " العزيزية " وأنعم عليه برتبة القائمقام فى سنة ١٨٦٥ ، ونقل الى الوابور " فيض ربانى " الخاص بالخديو إسماعيل ، ولبث به حتى أضيفت اليه قيادة الوابور " فيض ظفر " ورقى إلى رتبة الأميرالاى فى سنة ١٨٦٩ .

وفى شهر نوفمبر من تلك السنة احتفل الخديو إسماعيل بافتتاح قناة السويس ودعا أباطرة أوروبا وملوكها وأمراءها الى المهرجان الفخم الذى أقيم بهذه المناسبة . وعهد إلى أحمد حسنين باشا مهمة قيادة الباخرة النيلية التى استقلها ضيوف مصر العظام — ومنهم الامبراطورة أوجينى زوجة نابليون الثالث إمبراطور فرنسا ، وإمبراطور وإمبراطورة النمسا والمجر ، والبرنس أوف ويلز ولى عهد بريطانيا (الملك إدوارد السابع فيما بعد) وزوجته ، وأمير وأميرة هولنده ، وولى عهد بروسيا ، والأمير غليوم صاحب إمارة هيس ، والغراندوق ميشيل نائبا عن قيصر روسيا ، والأمير عبد القادر الجزائرى المشهور وغيرهم من ذوى الحيثيات الرفيعة — فسارت بهم الباخرة تحت قيادة أحمد حسنين باشا إلى الشلال ووادى حلفا فى نزهة نيلية بديعة .

وفى السابع من شهر سبتمبر سنة ١٨٧٩ أنعم الخديو توفيق برتبة اللواء البحرية على حسنين باشا وكان وقتئذ قومندانا للركائب الخديوية والسفن الانجرارية .

وفى الثالث من شهر أغسطس سنة ١٨٨٦ منحه رتبة الفريق " مكافأة على أمانته وصدق خدماته السابقة " . غير أنه أحيل إلى المعاش فى اليوم نفسه " بالنسبة لتقدّم سنه وتعذر معاناة مشاق الخدامة بهذه الواسطة خصوصا إدارة مركزه الحالى الذى قام بأعباء ماعهد إليه من الأمور خير القيام مع الصداقة والأمانة " .

وفى الثالث والعشرين من شهر نوفمبر سنة ١٨٨٧ انتقل الى جوار ربه بعد مرض لازمه سبعة أشهر وشيعت جنازته تشييعا عسكريا رسميا اشتركت فيها فلول من الجيش وكتائب من البحرية فوورى الثرى وهو فى الرابعة والستين من عمره بعد أن

خدم البحرية المصرية ثمانى وأربعين سنة وتسعة أشهر وسبعة عشر يوما فى عهود ستة من ولاة مصر من محمد على باشا الكبير إلى الخديو محمد توفيق .

وقد خلف الفريق أحمد حسنين باشا من الأبناء اثنين هما : الشيخ محمد حسنين والد المغفور له أحمد محمد حسنين باشا رئيس ديوان جلالة الملك سابقا ، والدكتور محمود أنيس[١] .

الفريق البحرى حسين شيرين باشا[٢] : هو من أصل شركسى ، وقد هاجر إلى مصر ودخل مدرسة قصر العينى سنة تأسيسها عام ١٨٢٥ ، وبعد أن تلقى فيها العلوم الابتدائية انتظم فى المدرسة البحرية بالاسكندرية فى سنة ١٨٢٨ ، وعلى أثر تخرجه ألحق بالقرويت " البحيرة " ونال رتبة الملازم الثانى ، ثم الملازم الأول ، ثم منح رتبة اليوزباشى فى سنة ١٨٣١ وأنعم عليه برتبة الصاغ فى سنة ١٨٣٣ .

وفى سنة ١٨٣٥ صار قبودانًا للسفينة " بيلان " وأحرز رتبة البكباشى فى سنة ١٨٣٩ إلى أن نال رتبة القائمقام فى سنة ١٨٤٢ وجعل قبطانا لإحدى القباقات .

وفى سنة ١٨٤٥ أنعم عليه بالبكوية وبرتبة الأميرالاى ، وأصبح فى سنة ١٨٤٨ قبطانا للسفينة التى أبحر عليها إبراهيم باشا إلى الآستانة فى صيف تلك السنة لاستلام فرمان الولاية على مصر .

وفى سنة ١٨٦٣ منحه الخديو اسماعيل رتبة الميرميران الرفيعة مشفوعة بالباشوية وجعله مديرا للشركة العزيزية التى حلت محل الشركة المجيدية .

وفى سنة ١٨٧٢ شغل منصب مدير مصلحة الجمارك وتقلب بعده فى مناصب مدنية شتى إلى أن اعتزل خدمة الحكومة فى سنة ١٨٨١ لبلوغه السن القانونية . غير أنه عاد فى سنة ١٨٨٢ وتقلد وكالة نظارة البحرية . ولكنه أصيب بمرض اضطر معه

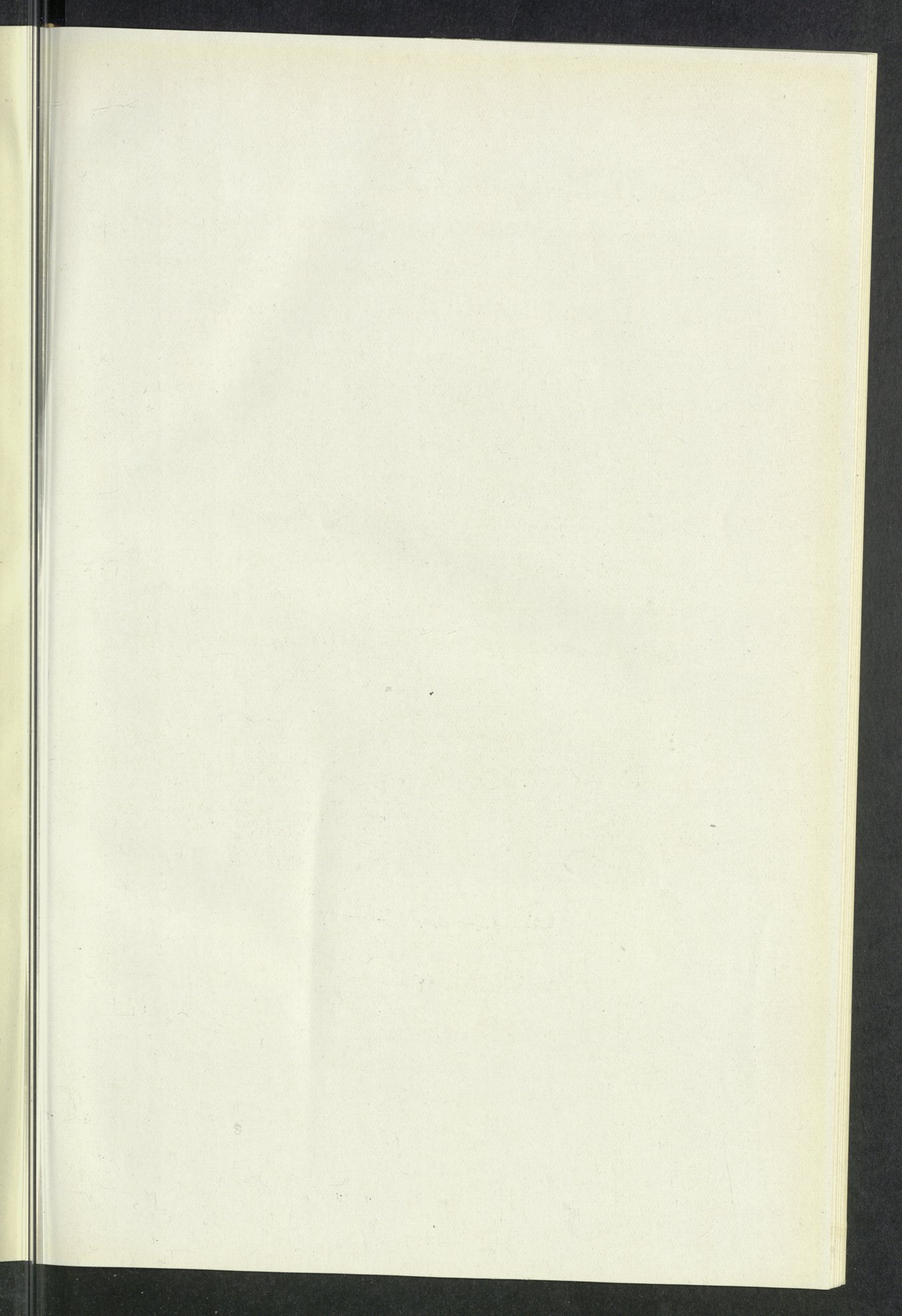
---

(١) تفضل حضرة الأستاذ على رمضان مشكورا بإمدادنا بهذه البيانات الخاصة بجد والدته شقيقة المرحوم أحمد محمد حسنين باشا كما أهدى الينا صورة الفريق أحمد حسنين باشا المنشورة فى هذا الكتاب .

(٢) كلمة " شيرين " أصلها فارسى ومعناها " بشوش " .



٣٣ — الفريق البحري حسين فهمي باشا



إلى اعتزال الخدمة ثانية، وسافر إلى فرنسا للاستشفاء نزولا على مشورة الأطباء وما كادت الباخرة التى استقلها تلقى مرساها فى ثغر مارسيليا حتى عاجلته المنية فى غضون سنة ١٨٨٢ فنقلت جثته إلى مصر ودفن بها .

وقد اشتهر حسين شيرين باشا بين أقرانه فى البحرية بتفوقه فى المبارزة وألعاب السيف التى كان ينازله فيها القبودان محمد خورشيد الملقب بأبى فصادة .

وقد تزوج حسين شيرين باشا مرتين . وأنجب من قرانه الأول بنتا زوجها إلى حسين رمزى باشا والد اسماعيل شيرين بك (أبى النبيلة فاطمة هانم طوسون زوجة النبيل سعيد طوسون الذى لقى حتفه فى حادث سيارة فى فرنسا) وحسين شيرين بك (زوج الأميرة أمينة هانم بهروز فاضل التى توفيت بايطاليا على أثر حادثة سقوط طائرة وأبى الأميرة مهواش طوسون و إسماعيل بك شيرين) وفؤاد شيرين باشا محافظ القنال ورمزه هانم شيرين (قرينة محمود الأتربى باشا) ونعيمة هانم شيرين . وحوالى سنة ١٨٧٣ عقد حسين شيرين باشا قرانه الثانى على توحيده هانم الجوخدار (بنت أحمد فوزى الجوخدار باشا) .

الفريق البحرى حسين فهمى باشا(١) : ولد فى سنة ١٨٤٣ بمدينة الفيوم حيث كان يقيم والده الأميرالاى محمد بك صدقى وتلقى علومه الابتدائية بالمدارس الأميرية ، وفى سنة ١٨٥٩ التحق بالمدرسة الحربية بالقلعة ثم انتقل الى المدرسة البحرية فى سنة ١٨٦٠ حيث تعلم الفنون البحرية على القبودان أحمد مطوش ، وعلى أثر تخرجه أقلع على الفرقاطة "شير جهاد" مع تلاميذ المدرسة الى انجلترا فى رحلة علمية .

ولما رقى ضابطا عين بالباخرة "فيض جهاد" برتبة طالب بحرى ممتاز (أسبران) ثم نقل الى الفرقاطة "محمد على" . وفى سنة ١٨٦٤ نال رتبة الملازم الثانى ، ونقل الى الباخرة "المحروسة" وأحرز رتبة الملازم الأول ثم رتبة اليوز باشى فى سنة ١٨٦٩ .

---

(١) هو والد محمد فهمى حسين باشا وكيل محكمة النقض والإبرام الوطنية سابقا والأستاذ محمود فهمى حسين بك المحامى .

وما لبث أن نال رتبة الصاغ فى سنة ١٨٧٤ ، وعينه الخديو اسماعيل قبطانا ثانيا للباخرة "المحروسة" ، ورقاه الى رتبة البكباشى فى سنة ١٨٧٦ . ثم أنعم عليه الخديو توفيق برتبة القائمقام فى سنة ١٨٨٠ .

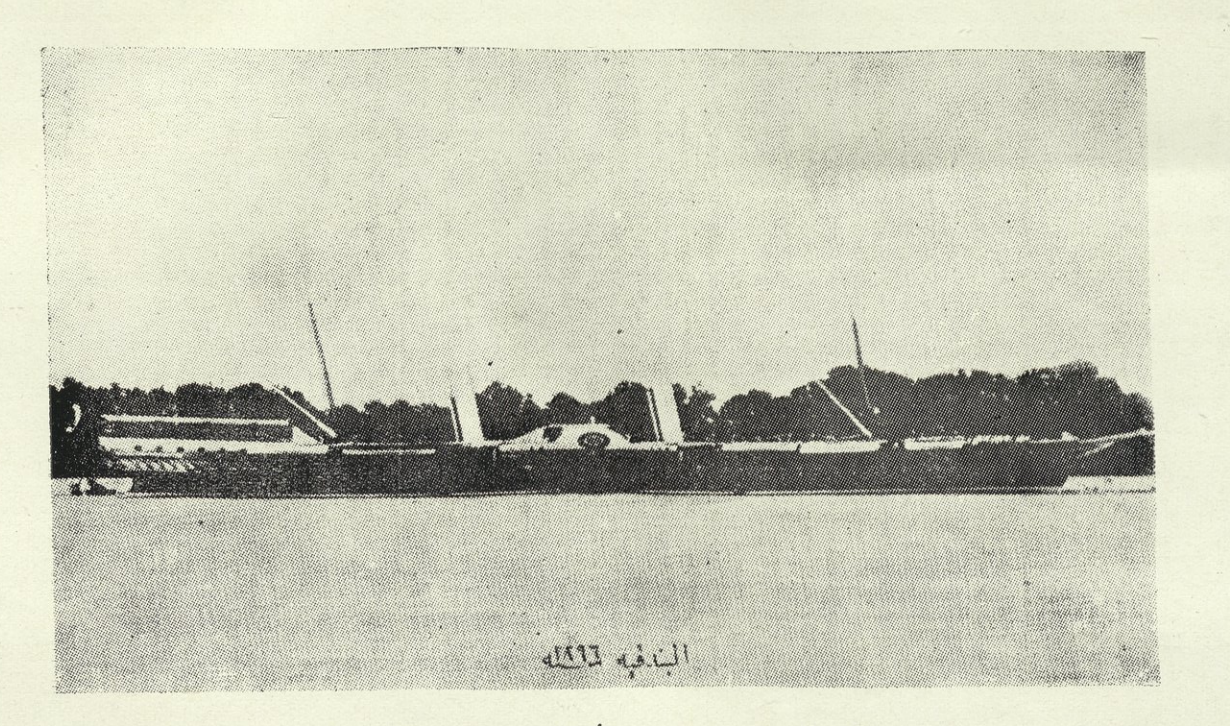
وفى مستهل عام ١٨٨٢ عين قبطانا "للمحروسة" ، وأنعم عليه برتبة الأميرالاى فى سنة ١٨٨٤ ، وعين وكيلا لنظارة البحرية إلى أن صدرت الأوامر بإلغائها فعاد إلى "المحروسة" واختاره الخديو توفيق ياورا له وأنعم عليه برتبة اللواء مع لقب الباشوية فى الثانى من شهر أكتوبر سنة ١٨٨٤ .

وفى الثانى عشر من شهر مارس سنة ١٨٩٧ رقى إلى رتبة الفريق وأحيل إلى المعاش بعد قليل بعد أن خدم على ظهر "المحروسة" ثلاث وثلاثين سنة وتوفى بالاسكندرية فى ٢١ يوليه سنة ١٩٢١ وهو فى الثامنة والسبعين من عمره .

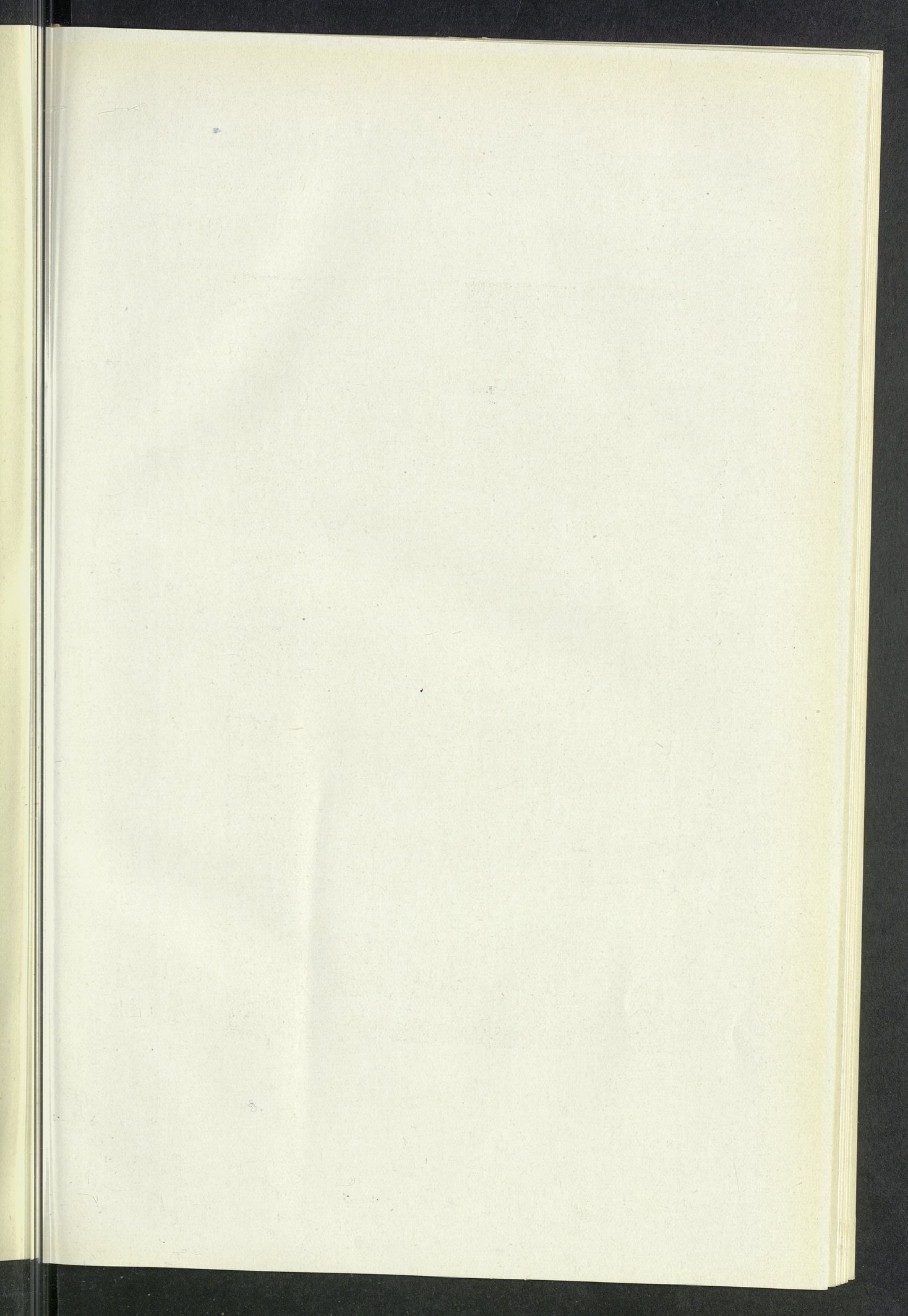
الفريق البحرى قاسم محمد باشا : التحق بالمدارس الأميرية فى سنة ١٨٣٩ وانتقل منها إلى المدرسة البحرية حيث تلقى علومها وفنونها على القبودان أنطون والقبودان أحمد مطوش . وفى سنة ١٨٤٨ تخرج منها ورقى إلى رتبة ضابط بحرى بالأسطول المصرى ثم نقل إلى السفن النيلية وجعل فى سنة ١٨٥٣ قبودانا فى بواخرها برتبة الملازم أول ، وما زال يرقى حتى نال رتبة الصاغ البحرى وعين قبودانا للسفينة "أسيوط" فى البحر الأبيض المتوسط ثم رقى إلى رتبة البكباشى سنة ١٨٥٩ وعين قبودانا للفرقاطة "محمد على" بعد إصلاحها فى انجلترا فرقى إلى رتبة قائمقام فأميرالاى سنة ١٨٦٣ .

ولما اشتعلت الثورة الأهلية بجزيرة كريت سنة ١٨٦٦ عين قائدا عاما للسفن المصرية التى أعدّت لنقل الحملة المصرية إلى تلك الجزيرة .

وقد بقيت العمارة المصرية مدّة حرب كريت تحت قيادة قاسم بك ، ورقى إلى رتبة اللواء البحرى مكافأة له على ما بذل من الجهود العظيمة فى هذه الحرب وعين أميرالا على السفن المصرية فرفع علمه على الفرقاطة "محمد على" .



٣٤ — السفينة «محروسة» من سفن الأسطول المصرى فى عهد الخديو إسماعيل



و بعد عودة الحملة المصرية من كريت وقع اختيار الخديو اسماعيل على قاسم باشا ليكون قبودانا للباخرة "المحروسة" وفى سنة ١٨٧٣ سافر على ظهرها إلى لندن لزيادة طولها أربعين قدما وتغيير مراجلها ولما تم إصلاحها عاد بها إلى الاسكندرية وسافرت بالخديو إلى الآستانة .

وفى ذلك الحين رقى قاسم باشا إلى رتبة الفريق البحرى ثم عين وكيلا لنظارة البحرية فى سنة ١٨٧٣ وخلفه فى قيادة "المحروسة" اللواء كامل باشا وقد تولى منصب وكالة البحرية فيما بعد فى أثناء الثورة العرابية .

ولما شهرت مصر الحرب على الحبشة تولى الفريق قاسم باشا قيادة جميع السفن من الاسكندرية إلى البحر الأحمر، كما أشرف على نقل الجيوش المصرية من السويس إلى ميناء مصوع فقاد بنفسه "المحروسة" وقام بمهمته خير قيام .

وفى سنة ١٨٧٦ عين قاسم باشا مأمورا لقيادة الجيوش المصرية فى حرب روسيا ضدّ تركيا ، فأشرف على نقل القوّات البالغ عددها ١٧,٠٤٥ جنديا و بطاريتين من مدافع كروب ، وسافر إلى ميناء سلانيك على الباخرة "شبين" ولما وصل إليها انتقل إلى الفرقاطة "محمد على" ورفع عليها علم الأميرالية المصرية .

ولما وضعت تلك الحرب أوزارها عاد الفريق قاسم باشا إلى مصر وتولى وكالة نظارة البحرية ثانية (بعد أن قام بأعبائها فى غيابه مصطفى العرب باشا) .

وفى سنة ١٨٧٨ اعتزل خدمة الحكومة المصرية ولكنه أعيد إلى منصبه فى سنة ١٨٧٩ وبقى به عامين استقال على أثرهما واهتم بإدارة أملاكه وأطيانه حتى توفى فى سنة ١٨٩٧ [١] .

---

(١) عبد الرحمن زكى : "أعلام الجيش والبحرية فى مصر" ج ١ ص ١٢١ .

اللواء البحرى محمد أمين توفيق باشا : ولد بالقاهرة عام سنة ١٨٤٢ وتلقى علومه فى المدرسة الحربية بالقلعة سنة ١٨٥٥ وانتقل منها إلى المدرسة البحرية بالاسكندرية سنة ١٨٥٩ فدرس علومها على القبودان أحمد مطوش وقضى مدّة التمرين على ظهر الفرقاطة "شير جهاد".

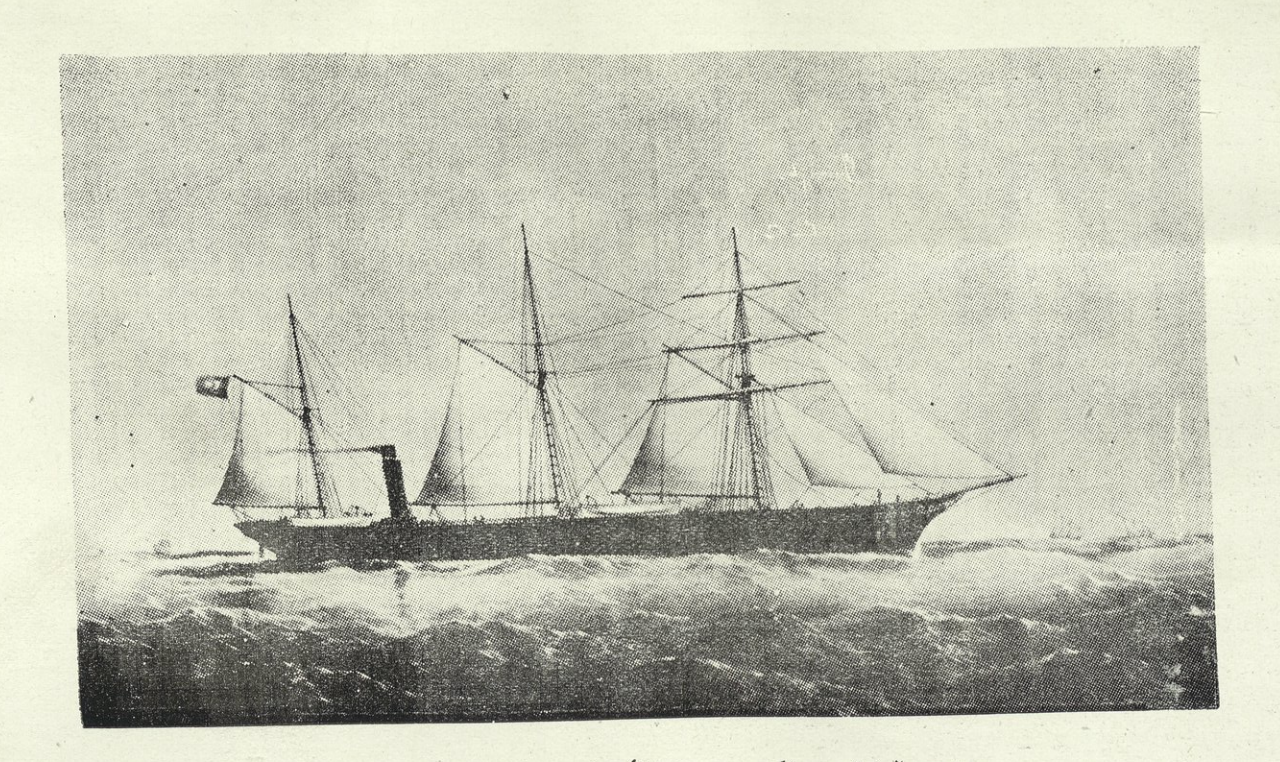
ولما استوفى دراسته البحرية رقى إلى رتبة طالب بحرى ممتاز (أسبران) وألحق بالفرقاطة "سياح البحر" ثم نقل إلى الباخرة "فيض جهاد" برتبة ملازم ثان ولما أهدى الخديو اسماعيل هذه الباخرة إلى السلطان عبد العزيز عين محمد أمين توفيق ببواخر الشركة العزيزية فى سنة ١٨٦٤ ومنح رتبة الملازم أول.

وفى سنة ١٨٦٥ انتقل إلى الفرقاطة "محمد على" ونال رتبة اليوزباشى ثم نقل إلى "المحروسة" وسافر بمعية الخديو اسماعيل إلى فرنسا لحضور معرض سنة ١٨٦٧، وبعد عودته نقل إلى القرويت "لطيف" وسافر عليه بصحبة ناظر البحرية عبد اللطيف باشا إلى سلانيك وزار بعض ثغور الأناضول للبحث عن الفحم الحجرى ثم أبحر إلى انجلترا تحت قيادة سليمان بك أبو داود.

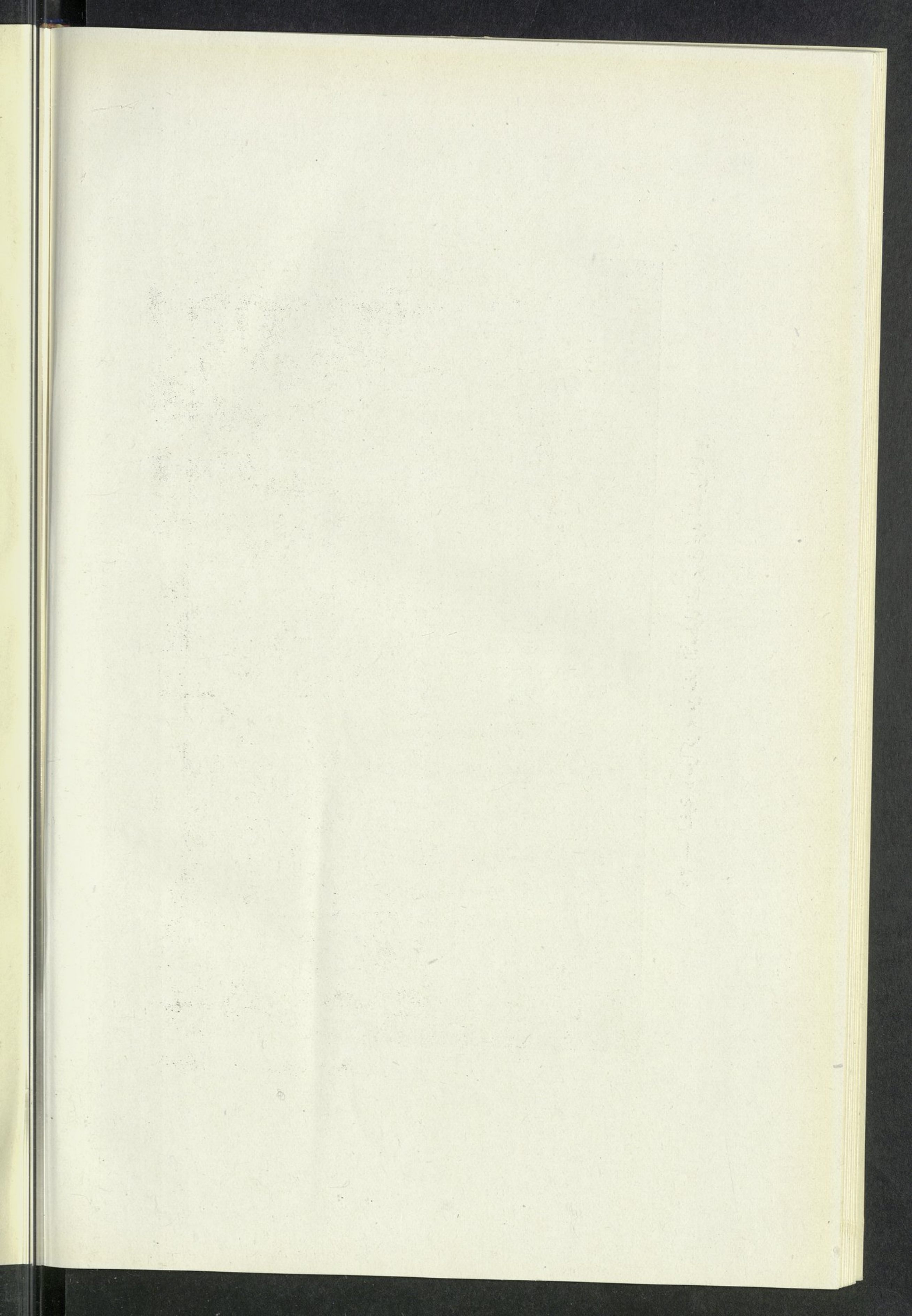
وفى سنة ١٨٧٠ رقى إلى رتبة الصاغ وعين قبودانا ثانيا للقرويت "لطيف"، وفى سنة ١٨٧٢ عين قبودانا ثانيا للباخرة "الغربية" وصار بكباشيا فى سنة ١٨٧٤ وجعل قبودانا لإحدى بواخر البوستة الخديوية فى البحر الأحمر.

ولما وقعت الحرب الحبشية تولى نقل الجنود المصرية إلى الحبشة، وفى إبان الحرب الروسية جعل قبطانا ثانيا للفرقاطة "محمد على" ثم تولى قيادة الباخرة "دسوق" التى عينت لمساعدة الأسطول العثمانى وظل فى منصبه حتى عينه الخديو توفيق مندوبا بحريا بمعية على رضا باشا محافظ سواحل البحر الأحمر لمنع تجارة الرقيق والتفتيش على أعمال المحافظات.

ولما رقى إلى رتبة القائمقام سنة ١٨٨٠ عين ناظرا لترسانة الاسكندرية، ثم نصب قائدا للباخرة "الجعفرية" ومأمورا لسفائن البحر الأحمر، ورقى إلى رتبة



٣٥ — السفينة « سواكن » من سفن الأسطول المصرى فى عهد الخديو اسماعيل



ميرالاى سنة ١٨٨٢ وتولى قيادة الفرقاطة "محمد على" إلى أن رقى إلى رتبة اللواء فى سنة ١٨٨٧ وأحيل إلى المعاش عندما تقرر بيع الفرقاطة التى تولى قيادتها، وكانت وفاته بالقاهرة فى الثالث عشر من يناير سنة ١٨٩٨ [١].

القبودان سليمان حلاوة : ولد ببلدة قصر بغداد (مركز تلا) من أعمال المنوفية عام ١٨٢٨ فدخل وهو فى العاشرة إحدى المدارس الأميرية ثم انتظم فى سلك مدرسة المدفعية بالاسكندرية فى سنة ١٨٤١ حتى منح رتبة باشجاويش ونال فى سنة ١٨٤٤ رتبة الملازم وعين فى سنة ١٨٤٧ مدرسا للهندسة والحساب بالمدرسة البحرية . وقد دأب على البحث والاطلاع حتى برع فى فنون الملاحة، فعهد إليه تدريس مادتى الملاحة والحساب فى المدرسة المذكورة .

وقد ندبته الحكومة المصرية لكشف حدود مصر الغربية وتعيين الأبعاد التى يمكن للسفن الأجنبية الدنو منها، فقام بهذه المهمة ووضع خريطة متقنة، ثم اختير لكشف الموانئ الواقعة على السواحل المصرية فزارها ووضع لها خريطة دقيقة .

ولما ألغيت المدرسة البحرية فى سنة ١٨٥٤ انتقل القبودان سليمان حلاوة الى هيئة ضباط السفينة الحربية "مفتاح جهاد" ونال فى تلك الأثناء رتبة اليوزباشى .

وفى سنة ١٨٦٥ نال رتبة الصاغ وعين قبطانا للسفينة "سمنود" ثم رقى إلى رتبة البكباشى وأوفدته الحكومة إلى إنجلترا لإصلاح بعض آلات سفينته فلما تم إصلاحها عاد إلى مصر بعد أن طاف بمركبه حول القارة الإفريقية فاستغرقت رحلته من لندن الى السويس ثلاثة أشهر وستة أيام بما فيها الأيام التى رسا فيها بجزيرة ماديرا وجزيرة سانت هيلانه ورأس الرجاء الصالح وعدن .

وفى سنة ١٨٧٠ نقل الى المدرسة البحرية والفلكية ووضع فى فنّ الملاحة كتابا أسماه "الكوكب الزاهر فى فن البحر الزاخر" وقد تقلب بعد ذلك فى مناصب عدّة حتى أحيل الى المعاش فى سنة ١٨٨٢ وتوفى فى سنة ١٨٨٥ [٢].

(١) عبد الرحمن زكى : "أعلام الجيش والبحرية فى مصر" ج ١ ص ١١٦ .

(٢) عبد الرحمن زكى : "أعلام الجيش والبحرية فى مصر" ج ١ ص ١٢٠ .

القبودان سرهنك بك : أصله من ريتيمو من أعمال جزيرة كريت ، وقد أحضره الى مصر إبراهيم باشا وهـو صبى مع غيره من شبان الجزيرة . وفى سـنة ١٨٢٥ دخل مدرسة الجهادية بقصر العينى ثم انتقل الى المدرسة البحرية والتحق فى سنة ١٨٣٠ بالفرقاطة " الجهادية " برتبة مساعد ثان ، وفى سـنة ١٨٣١ نقل إلى الفرقاطة " البحيرة " برتبة مساعد أول .

وفى سنة ١٨٣٣ أحرز رتبة الملازم الثانى ثم نال رتبة الملازم الأول فيوز باشى فى سنة ١٨٣٤ الى أن عين قبطانا ثانيا للقرويت " دمنهور " بمعية الأمير محمد سعيد باشا . وفى سنة ١٨٤٧ صار قبطانا أول ورقى الى رتبة الصاغ وأبحر مع ابراهيم باشا ، إلى الآستانة فى سنة ١٨٤٨ لاستلام فرمان الولاية على مصر .

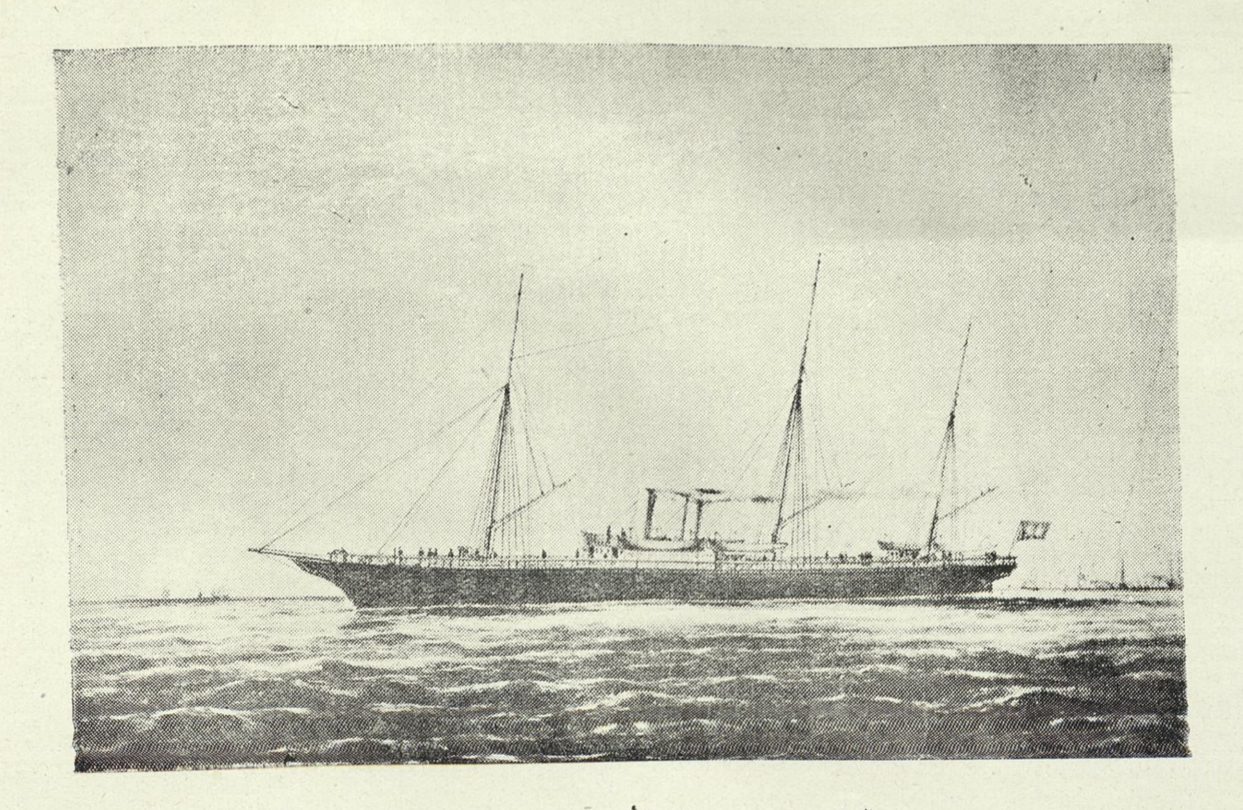
وبعد عودته نقل إلى الفرقاطة " النيل " ثم قبطانا للفرقاطة " رشيد " .

وفى أثناء حرب القرم عين قبطانا للباخرة " الفيوم " وسافر الى البحر الأسود وتلقى وهو هناك أمر تعيينه قبطانا للفرقاطة " شير جهاد " وسار بها على سواحل القوقاز .

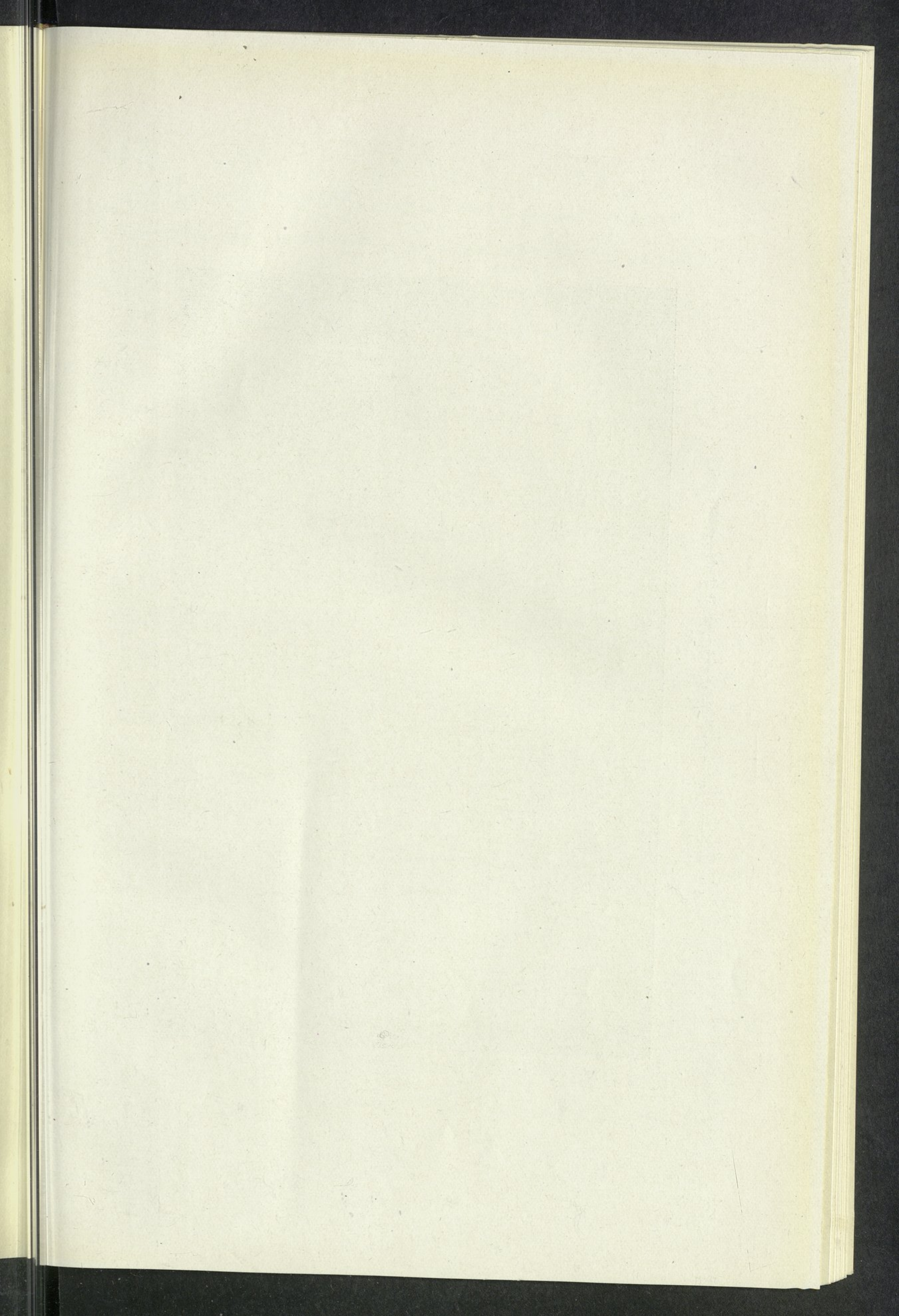
وعلى أثر انتهـاء حرب القرم ورجوعه إلى مصر عين مأمورا للمهمات البحرية فمأمورا لمطابخ محمد سعيد باشا ثم أحيل إلى المعاش بعد عامين .

وفى أوائل حكم الخديو اسماعيل أعيد إلى الخدمة فى سنة ١٨٦٣ وعين ناظرا لقلم دعاوى ضبطية الاسكندرية ، فعضوا فى مجلس الضبطية ، ثم نقل إلى الشركة العزيزية ، وعين مأمورا لينبع على البحر الأحمر مدة الحج ، وعقب رجوعه جعل قبطانا للباخرة " قليـوب " حتى أنعم عليه فى سـنة ١٨٦٥ برتبة القائمقام وصار قبطانا للباخرة " الدقهلية " .

وقد اشترك فى سنة ١٨٦٦ على ظهر " الدقهلية " فى الحملة إلى كريت غير أن باخرته أصيبت بحادث فنقل قبطانا على الفرقاطة " محمـد على " ورقى إلى رتبـة الاميرالاى فى سنة ١٨٦٧ .



٣٦ — السفينة «قليوب» من سفن الأسطول المصرى فى عهد الخديو إسماعيل



وبعد انتهاء الثورة فى كريت قام الى مالطة لتعمير الفرقاطة "محمد على" وتغيير مراجلها ثم سافر بمعية الخديو اسماعيل الى تريستة وتولون وغيرهما من موانئ البحر الأبيض المتوسط وعلى أثر عودته عين باشمعاوناً لنظارة البحرية .

وفى سنة ١٨٨١ سافر بالسفينة "الصاعقة" للمحافظة على سواحل البحر الأحمر وعقب انتهاء المأمورية المنوطة به عين ناظرا لدار صناعة بولاق، وفى خلال سنة ١٨٨٤ وسنة ١٨٨٥ بذل الهمة فى إنجاز أعمال النقل ببواخر شركة الانجوارية للحملة المصرية الانجليزية إلى السودان .

وفى سنة ١٨٨٧ أحيل الى المعاش وتوفى فى شهر أبريل سنة ١٨٩٧ وشيعت جنازته باحتفال رسمى[1] .

القبودان عبد الحميد الديار بكرلى : تعلم بالمدرسة البحرية بالاسكندرية وأرسله محمد على باشا الى انجلترا للتخصص فى العلوم البحرية ، ولما أتمه عاد إلى مصر وعين قائدا لإحدى سفن الأسطول المصرى ، وفى سنة ١٨٥٣ كان ربانا للسفينة "النيل" التى سافرت تحت إمرة حسن الاسكندرانى باشا فى حرب القرم ، وقد عهد اليه فى أثناء تلك الحرب نقل المهمات والذخيرة والبريد ما بين الاسكندرية وميدان القتال .

وفى سنة ١٨٦٧ عين رئيسا للمجلس العسكرى الذى شكلته نظارة البحرية فى عهد الخديو إسماعيل للنظر فى الحوادث التى تصيب السفن ومحاكمة من تقع عليه المسئولية من جنود البحر وضباطه .

وقد قام بترجمة كتاب فى "مقياس السفائن" واشترك مع غيره فى ترجمة كثير من القوانين واللوائح والأنظمة البحرية المستعملة فى سفن انجلترا[2] .

---

(١) عبد الرحمن زكى : « أعلام الجيش والبحرية فى مصر » ج ١ ص ١١٩ .

(٢) عبد الرحمن زكى : « أعلام الجيش والبحرية فى مصر » ج ١ ص ١٢١ .

نظار البحرية :

فى الثامن والعشرين من أغسطس سنة ١٨٧٨ أراد الخديو إسماعيل تغيير نظام الحكومة فأصدر أمرا بتشكيل « نظارة » مسئولة أمامه تحت رياسة « رئيس مجلس النظار » ووزعت أعمال الحكومة على سبع نظارات يرأس كل منها ناظر وهى : الخارجية ، والمالية ، والجهادية والبحرية ، والمعارف والأوقاف ، والداخلية ، والحقانية ، والأشغال .

وفى عهده تولى نظارة الجهادية والبحرية كل من :

أحمد راتب باشا : من ٢٨ أغسطس سنة ١٨٧٨ إلى ١٩ فبراير سنة ١٨٧٩ .

حسن أفلاطون باشا : من ٢٢ مارس سنة ١٨٧٩ إلى ٧ أبريل سنة ١٨٧٩ .

شاهين باشا : من ٨ أبريل سنة ١٨٧٩ إلى ٢٦ يونيه سنة ١٨٧٩ .

صدور القانون التجارى البحرى المختلط :

لما أنشئت المحاكم المختلطة فى سنة ١٨٧٦ صدر مع ما صدر من القوانين القانون التجارى البحرى المختلط ، وقد اجتهدت المحاكم المختلطة فى المنازعات الملاحية المرفوعة إليها فى تقرير مبادئ قانونية على أساس ما آلت اليه التشريعات الحديثة ، إذ شرعت بنقص التشريع المصرى لمواجهة الأحوال الجديدة نظرا لأنه ظل أكثر من نصف قرن على حالته فى ثوبه القديم فى حين تقدّمت الملاحة الدولية وارتقت وسائلها وتعدّدت مشاكلها وتنوعت أطوارها (١) .

خلع الخديو اسماعيل :

بينما كانت البلاد سائرة نحو التقدّم والرقى بخطوات سريعة فوجئت مصر بخلع الخديو إسماعيل وتلقى الأمير محمد توفيق باشا فى ٢٦ يونيه سنة ١٨٧٩ برقية من الباب العالى يوليه الأريكة المصرية فاستوى عليها مكان أبيه العظيم الذى غادر البلاد بعد حكم دام ست عشرة سنة .

---

(١) يونس صالح باشا : " مقدمة كتاب شرح القانون البحرى " للدكتور محمد كامل أمين ملش .



٣٧ — السفينة « معين ظافر » من سفن الأسطول المصرى فى عهد الخديو اسماعيل

قوة مصر البحرية فى عصر الخديو إسماعيل

من سنة ١٨٦٣ — ١٨٧٩ نقلا عن دار المحفوظات المصرية[١]

السنة	الضباط	الأنفار	السفن الحربية	المدافع	مراكب طرادة	قالات	الأطباء	الأجزاجية	الكتبة
١٨٦٣	١٠٤	٣٤٥٠	٤	١٣	١٦	١٤	١٨	١٨	١٨
١٨٦٤	١٠٤	٣٤٥٠	٤	١٣	١٦	١٤	١٨	١٨	١٨
١٨٦٥	١٠٤	٣٤٥٠	٤	١٣	١٦	١٤	١٨	١٨	١٨
١٨٦٦	١٠٤	٣٤٥٠	٤	١٣	١٦	١٤	١٨	١٨	١٨
١٨٦٧	٩٢	٣٤٣٤	٤	١٣	١٤	١٤	١٨	١٨	١٨
١٨٦٨	٩٢	٣٤٣٤	٤	١٣	١٤	١٥	١٩	١٩	١٩
١٨٦٩	٩٢	٣٤٣٤	٤	١٣	١٤	١٦	٢٠	٢٠	٢٠
١٨٧٠	٩٢	٣٤٣٤	٤	١٣	١٤	١٦	٢٠	٢٠	٢٠
١٨٧١	٩٢	٣٤٣٤	٤	١٣	١٤	١٦	٢٠	٢٠	٢٠
١٨٧٢	٩٢	٣٤٣٤	٤	١٣	١٤	١٦	٢٠	٢٠	٢٠
١٨٧٣	٩٢	٣٤٣٤	٤	١٣	١٤	١٦	٢٠	٢٠	٢٠
١٨٧٤	٩٢	٣٤٣٤	٤	١٣	١٤	١٦	٢٠	٢٠	٢٠
١٨٧٥	٩٢	٣٤٣٤	٤	١٣	١٤	١٦	٢٠	٢٠	٢٠
١٨٧٦	٩٢	٣٤٣٤	٤	١٣	١٤	١٦	٢٠	٢٠	٢٠
١٨٧٧	٩٢	٣٤٣٤	٤	١٣	١٤	١٦	٢٠	٢٠	٢٠
١٨٧٨	٩٢	٣٤٣٤	٤	١٣	١٤	١٦	٢٠	٢٠	٢٠
١٨٧٩	٩٢	٣٤٣٤	٤	١٣	١٤	١٦	٢٠	٢٠	٢٠

(١) أمين سامى باشا : " تقويم النيل وعصر محمد على " ج ٢ ص ٥٧١ .

سفن الأسطول المصرى فى عهد الخديو اسماعيل [1]

العدد	الإسم	النوع	عدد المدافع	جهة إنشائها
١	محمد على	فرقاطة	٢٨	أمريكا
٢	شير جهاد	فرقاطة	٢٨	تريستا
٣	لطيف	قرويت	٦	الإسكندرية
٤	الخرطوم	مدفعية	٥	إنكلترا
٥	دنقلة	درّاعة	٨	إنكلترا
٦	الصاعقة	قرويت	٨	الإسكندرية
٧	سنار	مدفعية	٧	إنكلترا
٨	زرخ نمرة ١	درّاعة	٢	فرنسا
٩	زرخ نمرة ٢	درّاعة	٢	فرنسا
١٠	المحروسة	سفينة حربية لركوب الخديو	٨	لندن
١١	مصر	سفينة حربية لركوب الخديو	٦	تولون (فرنسا)
١٢	الغربية	سفينة حربية لركوب الخديو	٤	تولون (فرنسا)
١٣	الطور	طرّادة	٢	إنكلترا
١٤	أسوان	نقالة	٤	إنكلترا
١٥	شندى	نقالة	٤	إنكلترا
١٦	أسيوط	نقالة	٢	الإسكندرية
١٧	الجعفرية	طرّادة	٣	إنكلترا
١٨	سمنود	نقالة	٢	إنكلترا
١٩	نور الهدى	طرّادة	٢	إنكلترا
٢٠	مخبر	طرّادة	٢	إنكلترا
٢١	عجمى	طرّادة	٢	إنكلترا

(١) اسماعيل سرهنك باشا : "حقائق الأخبار عن دول البحار" ج ٢ ص ٢٨٧ .

البواخر التجارية المصرية فى سنة ١٨٧٣ فى عهد الخديو اسماعيل[1]

العدد	النوع	الاسم	العدد	النوع	الاسم
١	باخرة	دمنهور	١٣	باخرة	مسير
٢	«	المحلة	١٤	«	المنصورة
٣	«	دسوق	١٥	«	النجيلة
٤	«	الرحمانية	١٦	«	الزقازيق
٥	«	التاكا	١٧	«	الحجاز
٦	«	الفيوم	١٨	«	الجديدة
٧	«	البحيرة	١٩	«	ينبع
٨	«	الشرقية	٢٠	«	القصير
٩	«	الدقهلية	٢١	«	سواكن
١٠	«	طنطا	٢٢	«	مصوع
١١	«	شبين	٢٣	«	الكوفيت
١٢	«	المنيا .	٢٤	«	جدة

(١) جورج جندىٔ بك وجاك تاجر : "اسماعيل" ص ٢٢٥ ، وعبد الرحمن الرافعى بك : "عصر إسماعيل" ج ١ ص ١٩٩ ، والكوكب الدرى فى الاستقراء المصرى سنة ١٨٧٣ ص ٤٧ .

المراجع الخاصة بالفصل الحادى عشر

بااللغة العربيـــة :

أحمـد عبد الهـادى : نهضة البحرية التجارية فى عهد اسماعيل (بحث منشور فى مجـلة الحقوق التى تصـدرها جامعة فاروق بالاسكندرية عدد ابريل ١٩٤٥) .

أحمـد عزت عبد الكريم : المجمل فى التاريخ المصرى (تاريخ مصر من الحملة الفرنسية إلى نهاية عصر اسماعيل) .

اليـاس الأيـوبى : تاريخ مصر فى عـهد الخديو اسماعيل باشا من سنة ١٨٦٣ إلى سنة ١٨٧٩ .

أمين سـامى باشا : تقويم النيل وعصر اسماعيل .

جاك تاجر وجورج جندى بك : إسماعيل كما تصوّره الوثائق الرسمية .

عبد الرحمن الرافعى بك : عصر اسماعيل .

عبد الرحمن زكى (البكباشى) : أعلام الجيش والبحرية فى مصر أثنـاء القرن العشـرين .

باللغة الفرنسـية :

Douin (Georges) : Histoire du Khédive Ismaïl.

Ronchetti : L'Egypte et ses progrès sous Ismaïl.

Sabry (Mohamed) : L'Egypte sous Ismaïl.

Sammarco (Angelo) : Histoire du règne du Khédive Ismaïl.

Tagher (J.) et Guindi Bey (Georges) : Ismaël.

الفصل الثانى عشر

حكم الخديو محمد توفيق والاحتلال البريطانى

(٢٦ يونيه سنة ١٨٧٩ — ٧ يناير سنة ١٨٩٢)

فرمان تولية الخديو توفيق وتقييد البحرية المصرية :

فى الرابع عشر من شهر أغسطس سنة ١٨٧٩ وصل إلى مصر الفرمان الذى أصدره السلطان عبد الحميد بتولية الخديو محمد توفيق متضمنا القيود السابق فرضها من الباب العالى على البحرية المصرية فى عهد الخديو إسماعيل .

وهذه ترجمتها الرسمية :

" حيث أن قوة مصر البرية والبحرية هى مرتبة من أجل دولتنا العلية يجوز أن يزداد مقدار العساكر بالصورة التى تستنسب حالة كون دولتنا العلية محاربة ، وتكون رايات العساكر البرية والبحرية والعلامات المميزة لرتب ضباطهم كرايات عساكرنا الشاهانية ونياشينهم .

" ويباح لخديو مصر أن يعطى الضباط البرية والبحرية إلى غاية رتبة أميرالاى والملكية إلى الرتبة الثانية ، ولا يرخص لخديو مصر أن ينشئ سفنا مدرّعة إلا بعد الإذن وحصول رخصة صريحة قطعية إليه من دولتنا العليا[1] " .

الأزمة المالية والتدخل الأجنبى وأثرهما فى الشؤون البحرية :

كانت مصر تعانى وقتئذ أزمة مالية لا مثيل لها أدّت إلى تعيين المستر بارنج والمسيو دى بلينير مفتشين عاليين للمالية ، فأخذا فى إجراء الاقتصاد فى كثير من مصالح الحكومة المصرية لتسوية الأحوال المالية .

---

(١) فيليب جلاد : " قاموس الادارة والقضاء " ج ٦ ص ٧٤٠ .

وقد اقتصدا من ميزانية الجيش والبحرية مبلغا وافرا فى عهد وكالة قاسم باشا محمد لنظارة البحرية اضطر معه هذا الأخير إلى إقالة كثير من الضباط والملاحين، فتعطلت بذلك عدّة بواخر، وتوقف ما كان يصرف سنويا للسفائن الحربية من الأدوات والآلات، وربطت عدّة منها داخل رصيف الترسانة، وباعت الحكومة فى سنة ١٨٨٠ الفرقاطة "شير جهاد" والوابور "شندى" إلى تاجر انجليزى بمبلغ ٥٫٢٠٠ جنيه مصرى فكسرهما وباع أنقاضهما ومهماتهما بمبلغ وافر.

وفى سنة ١٨٨٠ صدر قانون التصفية وتقرّر فيه خفض ميزانية البحرية والاكتفاء بست مراكب فقط بطواقمها هى: "المحروسة" و"محمد على" — بثغر الاسكندرية — و"الصاعقة" — ببور سعيد وخصصت لتمرين طلبة المدرسة البحرية — و"الجعفرية" و"الطور" و"مخبر" — بالبحر الأحمر —، أما باقى السفن فأوقفت عن الحركة.

وفى خلال هذه المدّة انتهزت ايطاليا فرصة الأزمة التى كانت تعانيها البلاد وأخذت تسعى فى الحصول على مستعمرة بساحل الدناقيل من البحر الأحمر، فاحتلت إحدى الجزائر القريبة من تلك السواحل بتداخلها مع مشايخ العربان القاطنين هناك. ولما وطدت قدمها وثبتت مركزها وآنست من الحكومة المصرية صاحبة البلاد الشرعية تغاضياً[1] عن الاحتجاج على عملها هذا، خطت ايطاليا خطوة ثانية واحتلت جهة أصاب المقابلة للجزيرة السابق احتلالها، بدعوى جعلها مخازن فحم لسفنها المتجولة بتلك الجهات.

ونظرا لما أصاب البحرية المصرية من ضعف، رأت مصر نفسها عاجزة عن القيام بأى عمل تحفظ به باقى سواحلها، فقررت تعيين محافظ عام لتلك السواحل،

---

(١) تملكت الحكومة المصرية هذه المواقع بمقتضى الفرمان السلطانى الصادر فى ٨ يوليه سنة ١٨٧٣ (١٢ جمادى الأولى سنة ١٢٩٠) الذى منحت فيه مصر قائمقامية سواكن ومصوع وتوابعهما فى مقابل مبلغ من المال تؤدّيه للدولة العلية سنويا.

وعهدت بهـذا المنصب إلى على باشا رضا ، وخصصت له الوابور " الجعفرية " بقيادة على بك شكرى وعينت له من قبل البحرية القائمقام محمد أمين توفيق بك ، فأخذ يتجـول فى تلك الأنحـاء حتى عين مديرا لدار صناعة السفن بالاسكنـدرية فى سنة ١٨٨١ فى المحل الذى خلا بإحالة موسى بك إلى المعاش .

ولما ألف إسماعيل راغب باشا وزارته فى ١٧ يونيه سـنة ١٨٨٢ عين عمر لطفى باشا ناظرا للبحرية والحربية فى ٢٥ يوليه سـنة ١٨٨٢ (على أثر عزل أحمد عرابى باشا من تلك النظارة) وحسين شيرين باشا وكيلا للبحرية . فعـاد بعض الضباط والعساكر البحرية إلى " المحروسـة " و " محمد على " و " الصاعقة " . وبقيت باقى المراكب الأخرى رابضـة داخل ميناء الاسكندرية . ونظرا لمـرض حسين شيرين باشا قام بأعباء منصبه معـاون أول البحرية إبراهيم بك عربكيرلى ، وما لبث أن توفى حسـين شيرين باشا وهـو فى أوروبا فخلفه فى وكالة البحـرية مصطفى باشا العرب .

حضور الأسطولين البريطانى والفرنسى إلى الاسكندرية :

فى الثانى من شهر مايو سنة ١٨٨٢ حضر الأسطولان البريطانى والفرنسى على حين غرة إلى ثغر الاسكندرية ، فرست قطعهما فى مينائها : الوحدات البريطانية بقيادة الأميرال بوشان سيمور (Bauchamp-Seaymour) والوحدات الفرنسية تحت إمرة الأميرال كونراد (Conrad) فى حين انعقد مؤتمر دولى فى الآستانة ابتداء من ٢٣ يونيه سنة ١٨٨٢ للنظر فى المسألة المصرية .

وفى يوم أول يوليه سـنة ١٨٨٢ أرسـل الأميرال سيمور إلى مجلس الأميرالية البريطانية ينبئها بأنه كشف عن بعض ترميمات يقوم بها المصريون فى حصون الاسكندرية ، وأنهـم يركبون بطاريات جديدة تجاه بوارجه ، وأن الاستعدادات

الحربية قائمة على قدم وساق فى القطر المصرى ، وأن أحمد عرابى باشا يعتزم سد بوغاز الاسكندرية لحصر البوارج الانجليزية فى داخل الميناء[(١)] .

وفى يوم ٣ يوليه سنة ١٨٨٢ أجابت الأميرالية الانجليزية على برقية الأميرال سيمور بأن يمنع كل محاولة لسد بوغاز الاسكندرية ورخصت له أن يطلب وقف الأعمال الجارية فى الحصون ، وفى حالة الرفض فليدمرها بمدافع أسطوله .

وفى يوم ٤ يوليه سنة ١٨٨٢ قابل سفير انجلترا فى باريس المسيو دى فريسينيه رئيس الوزارة الفرنسية وأنهى إليه موقف حكومته وفحوى التعليمات التى أصدرتها إلى أسطولها وسأله عن موقف الحكومة الفرنسية وعما إذا كان فى نيتها إرسال مثل هذه التعليمات إلى أسطولها الراسى فى الاسكندرية ، فاجتمع مجلس الوزراء الفرنسى وتداول فى الأمر وقرر الامتناع عن مشاركة انجلترا فى خطتها التى قد تجر إلى عمل عدائى وهجومى ضد مصر .

وفى يوم ٥ يوليه سنة ١٨٨٢ تلقى الأميرال الفرنسى كونراد أمرا من حكومته بأن يغادر ميناء الاسكندرية فى حالة إرسال الأميرال سيمور بلاغا نهائيا إلى مصر ينذرها فيه بضرب الاسكندرية .

وفى اليوم نفسه أرسل الأميرال سيمور إلى حكومته ينبئها بأن أعمال التحصين مازالت مستمرة فى القلاع .

---

(١) لم يكن هذا الكشف المزعوم إلا وسيلة مختلقة لتسويغ الاعتداء على البلاد . فإن أية ترميمات تجرى فى الحصون لا يمكن أن تكون وسيلة مشروعة لإثارة الحرب والقتال ، إذ كل دولة حرة فى أن تقوى معدات الدفاع فى بلادها بل واجب عليها أن تقوم بتحصين قلاعها وخاصة فى مثل تلك الظروف العصيبة التى كانت تجتازها مصر ، فان مجرد حضور الأساطيل الأجنبية فى مياهها الإقليمية يتضمن معنى التهديد بالتدخل المسلح . على أنه لم تكن ثمت ترميمات جديدة من شأنها أن تشغل بال الأسطول البريطانى كما أشار إلى ذلك المسيو دى فريسينيه رئيس الوزارة الفرنسية فى ذلك الحين ، إذ ورد فى مؤلفه : " المسألة المصرية " ص ٢٨١ « ان المعلومات التى لدينا لم تكن بالخطورة التى تبدو من رسائل الأميرال سيمور بحيث أن ضرب الاسكندرية فى الظروف التى وقع فيها إنما كان عملا هجوميا لا دفاعيا » .

وفى يوم ٦ يوليه سنة ١٨٨٢ أرسل الأميرال سيمور إلى طلبه عصمت باشا قومندان موقع الاسكندرية بلاغا أولا بالكف عن أعمال التحصين الجارية فى الحصون ، فأجابه طلبه باشا فى اليوم ذاته بأنه لم يوضع أى مدفع جديد فى الحصون ولم يجر فيها أى عمل حديث .

وفى اليوم عينه بعث الأميرال سيمور إلى طلبه عصمت باشا بلاغا آخر هذا تعريبه :

البارجة إنفسبل فى ٦ يوليه سنة ١٨٨٢

" صاحب السعادة

أتشرف بإخباركم أنى علمت من طريق رسمى أنه قد صار البارحة تركيب مدفعين جديدين أو أكثر فى خطوط الدفاع القائمة على البحر وأن بعض استعدادات حربية قد عملت فى مواجهة الاسكندرية الشمالية تحديا للأسطول الذى تحت قيادتى فيجب علىّ والحالة هذه أن أنبه عليكم بوقف هذه الأعمال فإن لم تقف وتجددت يكون واجبا علىّ تدمير المعدات الجارى العمل فيها "[1] .

فردّ عليه طلبه عصمت باشا بالجواب الآتى نصه :

" عزيزى الأميرال سيمور

أتشرف بأن أنبئكم بوصول خطابكم المؤرّخ فى ٦ يوليه سنة ١٨٨٢ الذى تخبرونني فيه أنه اتصل بكم تركيب مدفعين وأن أعمالا أخرى جارية على شاطئ البحر ، فردّا على ذلك أودّ أن أؤكد لكم أن الأخبار المذكورة لا حقيقة لها وأن هذه الأخبار مثل خبر التهديد بسد مدخل البوغاز الذى اتصل بكم وتحققتم كذبه .

هذا وإنى لمعتمد على عواطفكم المتشبعة بروح الإنسانية وأرجو قبول احتراماتى"[2] .

---

(١) الكتاب الأزرق عن حوادث مصر سنة ١٨٨٢ مجموعة ١٧ وثيقة رقم ١٧٦ ص ١٠٣ .

(٢) الكتاب الأزرق عن حوادث مصر سنة ١٨٨٢ مجموعة ١٧ وثيقة رقم ١٧٦ ص ١٠٣ .

وفى يوم ٩ يوليه سنة ١٨٨٢ أرسل الأميرال سيمور إلى الأميرالية البريطانية يقول :

" إيماء إلى برقيتى المؤرخة ٤ يوليه سنة ١٨٨٢ أقول إنه ليس هنالك أى شك فى الاستعدادات الحربيـة وقد ركبت مدافع جديدة فى طابيـة السلسلة وسأرسل فى صبيحة غد إخطارا إلى قناصل الدول الأجنبية وأبدأ فى الضرب بعد ٢٤ ساعة مالم تسلم إلى الحصون فى شـبه جزيرة رأس التـين والحصون المشرفة على مدخل المينـاء"(١) .

وفى صبـاح يوم ١٠ يوليه سـنة ١٨٨٢ أرسـل الأميرال سيـور إلى طلبه عصمت باشا الإنذار النهائى الآتى :

" أتشرف بإخبار سعادتكم أنه نظرا لأن الاستعدادات العدائية الموجهة ضد الأسـطول الذى أتولى قيـادته آخذة فى الازدياد طول يوم أمس فى طوابى صالح وقايتباى والسلسلة قد عقدت العزم على أن أنفذ غدا (١١ الجارى) عند شروق الشمس العمل الذى أعربت لكم عنه فى خطابى المـؤرخ يوم ٦ الجـارى إن لم تسلموا إلى حالا قبل هذه الساعة البطاريات المنصوبة فى شـبه جزيرة رأس التين وعلى شاطئ ميناء الاسكندرية الجنوبى لتجريدها من السلاح"(١) .

وعلى أثر هذا الانذار النهائى أرسل المستر كارتريت نائب القنصل البريطانى العام فى مصر إلى إسماعيل راغب باشا رئيس مجلس النظار خطابا هذا تعريبه :

" بناء على البلاغ الذى قدمه الأميرال سير بوشان سيمور فى هذا الصباح إلى القائد الحربى بالاسكندرية أرانى مضطرا إلى أن أخلى قنصلية صاحبة الجلالة وأن أقطع فى الوقت الحاضر العلائق التى كانت بين سعادتكم وبين شخصى بصفتى وكيلا وقنصلا عاما بالنيابة عن جلالتها فى مصر"(٣) .

---

(١) الكتاب الأزرق عن حوادث مصر سـنة ١٨٨٢ مجموعة ١٧ وثيقة رقم ١٨٢ ص ١٠٥ .

(٢) الكتاب الأزرق عن حوادث مصر سنة ١٨٨٢ مجموعة رقم ١٦ وثيقة رقم ٦٥٥ ص ٤ .

(٣) الكتاب الأزرق عن حوادث مصر سنة ١٨٨٢ مجموعة رقم ١٦ وثيقة رقم ٦٥٥ ص ٤ .

وبعد أن اجتمع مجلس من كبار المصريين برياسة الخديو توفيق حرر النظار — طبقا لقرار المجلس — ردًا على الانذار البريطانى هذا نصه :

”لم تعمل مصر شيئا يقضى بإرسال هذه الأساطيل المتجمعة ولم تعمل السلطة المدنية ولا السلطة العسكرية أى عمل يسوغ مطالب الأميرال إلا بعض إصلاحات اضطرارية فى أبنية قديمة ، والطوابى الآن على الحالة التى كانت عليها عند وصول الأساطيل ونحن هنا فى وطننا و بيتنا فمن حقنا بل من الواجب علينا أن نتخذ عدّتنا ضدّ كل عدّو مباغت يقدم على قطع أسباب الصلات السلمية التى تقول الحكومة الانكليزية إنها باقية بيننا ، ومصر الحريصة على حقوقها ، الساهرة على تلك الحقوق وعلى شرفها لا تستطيع أن تسلم أى مدفع ولا أى طابية دون أن تكره على ذلك بحكم السلاح ، فهى لذلك تحتج على بلاغكم الذى وجهتموه اليوم وتوقع مسئوليات جميع النتائج المباشرة وغير المباشرة التى تنجم إما عن هجوم الأساطيل أو عن إطلاق المدافع على الأمة التى تقذف فى وسط السلام القنبلة الأولى على الاسكندرية المدينة الهادئة مخالفة بذلك لأحكام حقوق الانسان ولقوانين الحرب“ .

وفى ليلة ١١ يوليه كانت البوارج الانجليزية على أهبة القتال ، أما الأسطول الفرنسى فكان قد انسحب إلى بور سعيد تنفيذا لتعليمات حكومته ولم يترك سوى سفينتين لم تعملا عملا ما .

واصطفت وحدات الأسطول الانجليزى فى عرض البحر متأهبة للتخريب والتدمير ولمعت أنوار بوارجها عن بعد وقد تألفت قطعها من ثمانى مدرعات كبيرة هى :

ألكسندرا	(Alexandra)	تمرير	(Téméraire)
إنفلكسبل	(Inflexible)	إنفنسبل	(Invincible)
سلطان	(Sultan)	مونارك	(Monark)
سو برب	(Superb)	بنلوب	(Penelope)

ومن خمس سفن مدفعية هى :

بترن	(Bettern)	سينت	(Syanet)
كندور	(Condor)	دكوى	(Decoy)
بيكن	(Bacon)		

وسفينة طوربيد هى هكلا (Hecla) وسفينة كشافة هى هليكون (Helicon)، وكانت معظم مدافع هذا الأسطول من طراز أرمسترنج وعددها ٧٧ مدفعا .

حصون الاسكندرية :

كانت بالإسكندرية فى ذلك الوقت عدّة حصون تسمى " طوابى " كانت تمتدّ على شاطئ البحر من ناحية العجمى غربا الى أبى قير شرقا، وأوّلها من الغرب "طابية العجمى البحرية" وهى قائمة على جزيرة العجمى (التى يسميها الفرنج جزيرة المرابط أو جزيرة مرابوت) وكانت هـذه الطابية أمنع حصـون الاسكندرية ، وكان يوجد تجاهها على اليابسة طابية أخرى تسمى "طابية العجمى القبلية" وتعرف أيضا بطابية العيّانة ، وتليها شرقا " طابية الدخيلة " ثم " قلعـة المكس " وكانت أمنع القلاع ومهمتها الدفاع عن مدخل الميناء ، وتليها عدّة حصون واستحكامات على طـول الشاطئ الجنوبى للميناء وهى "البرج نمرة ١٥ " ثم " طابيـة القمرية" و "طابية أم قبيبة" ثم برج مستدير فيه مدفعان ثم "طابية صالح" .

وكانت تقوم عنـد باب العرب طابيـة تسمى "طابيـة باب العرب" كانت تقفل لسان الأرض الواقع بين البحر وبحيرة مريوط .

وكانت فى شبه جزيرة رأس التين عدّة حصون تحمى الميناء من الجهـة الشمالية هى : " طابية الفنار " و " طابية رأس التين " و " طابية الاستبالية " .

وتلى هذه الحصون شرقا "طابية الأطة"[1] وتسمى أيضا "طابية القضا" وتقع شرقى حمام الأنفوشى ، ثم " طابية الهلالية " ، ثم " طابيـة قايتباى " (وهى التى

---

(١) كلمة "أطة" معناها "جزيرة" باللغة التركية .

يسميها الأوروبيون حصن فاروس) وتقابلها من الطرف الشرقى للميناء الشرقية "طابية السلسلة" التى تليها شرقا قلاع أبى قير .

وهناك بداخل الاسكندرية طابيتان هما : طابية "كوم الناضورة" وطابية "كوم الدكة" أو "كوم الديماس" .

هذا وكان يحيط بالمدينة من جهة اليابسة سور قديم سمى السور العربى ، وقد كان باقيا منه الى عهد قريب بعض آثاره بجهة باب رشيد (باب شرقى) وكان سورا حصينا به أبراج للمدافع .

وهذه الحصون منشأة من عهد محمد على باشا الكبير ماعدا طابية كوم الناضورة وطابية كوم الدكة فإنهما منشأتان من عهد الحملة الفرنسية ، وقلعة قايتباى التى أنشئت فى أثناء القرن الخامس عشر .

وكانت حصون الاسكندرية فى سنة ١٨٨٢ بحالتها التى كانت عليها فى عهد محمد على وابراهيم وعباس وسعيد ، وقد أجرى فيها الخديو اسماعيل ترميما جزئيا وجلب لبعضها المدافع الضخمة من طراز أرمسترنج وكان يبلغ عددها ٤٩ مدفعا ، أما المدافع الأخرى التى كانت فى الحصون وعددها ٢٢٩ يضاف إليها أربعون هونا فكانت قديمة وقصيرة المرمى وعديمة القيمة من الوجهة الحربية .

وكانت حامية الحصون مؤلفة من آلاى طوبجية السواحل ومجموع قوته ١٧٦٢ مقاتلا بين جنود وصف ضباط وضباط بقيادة الأميرالاى اسماعيل بك صبرى ولكن عددهم الحقيق وقت استهداف الاسكندرية للضرب كان دون ذلك إذ لم يزد عددهم بالفعل على سبعمائة .

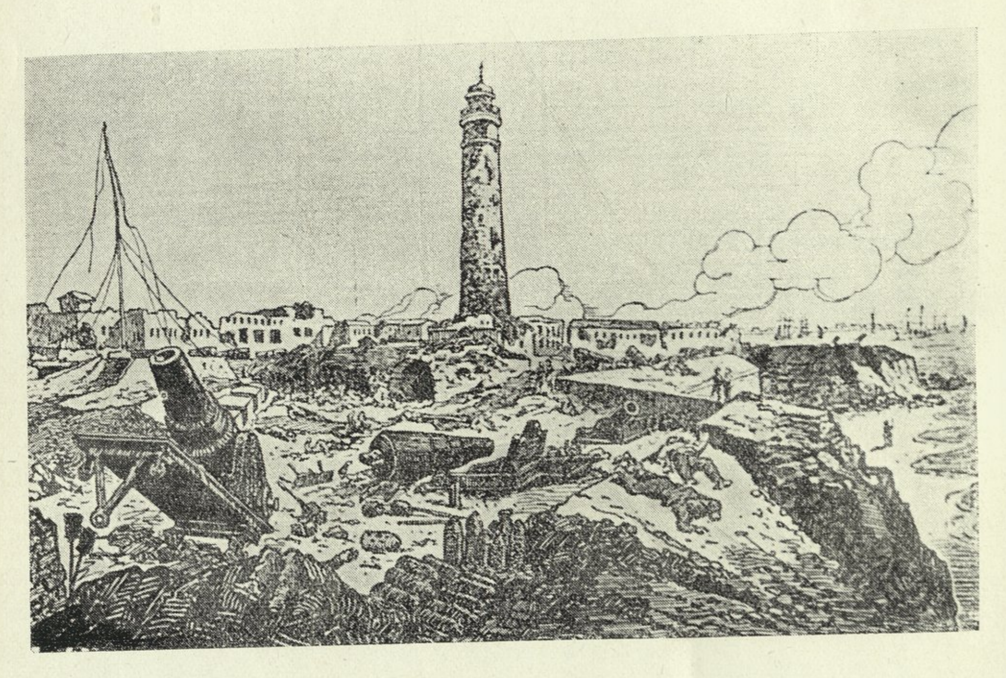
ضرب الاسكندرية بقنابل الأسطول البريطانى (١١ يوليه سنة ١٨٨٢) .

فى الساعة السابعة من صبيحة يوم الثلاثاء ١١ يوليه سنة ١٨٨٢ أعطى الأميرال سيمور إشارة الضرب فأطلقت البارجة "ألكسندرا" أول قنبلة على طابية

الاستبالية وتلتها البوارج الأخرى فأخذت تقذف قنابلها المدمرة على حصون الثغر وعلى المدينة ذاتها . أما القلاع فلم تجب على الضرب إلا بعد الطلقة الثالثة و بعد خمس دقائق من ابتداء الضرب ، وكان الضرب من جانب الأسطول الانجليزى شديدا مروعا فكانت قنابله محكمة المرمى شديدة الفتك ، أما مدافع القلاع فكانت ضعيفة متراخية وسقط كثير منها فى البحر دون أن تصل الى البوارج الانجليزية ، وكانت السفن البريطانية فى أثناء الضرب تتحرك فى سيرها يحجبها عن الأعين دخان كثيف فلا يستطيع الرماة المصريون إحكام المرمى وإصابة الهدف منها ، وكانت تحيط بكل بارجة شبكة من الفولاذ تصدّ القنابل المصوبة إليها من الحصون بحيث تضعف وتخف وطأتها إذا نفذت الى البارجة ذاتها ، وقد ساعد على إحكام المرمى من جانب الأسطول البريطانى أن الاستعداد الحربى من ناحية الانجليز كان أقوى وأعظم منه من جانب القلاع المصرية إذ كان المغيرون مطلعين على دقائق الاستحكامات ومبلغ ما بها من المدافع والميرة والذخيرة ومخازن القنابل فيها بخلاف المصريين الذين كانت معلوماتهم عن قوات الانجليز مشوشة وضئيلة وكانوا يظنون أن البوارج الانجليزية لا تقوى على هدم القلاع ولا تقف أمام مرمى قنابلها ، غير أنه اتضح عكس ما كانوا يظنون فإن البوارج قد دكت الحصون دكا وعطلت مدافعها فى حين أن الأسطول الانجليزى لم يصب بضرر يذكر .

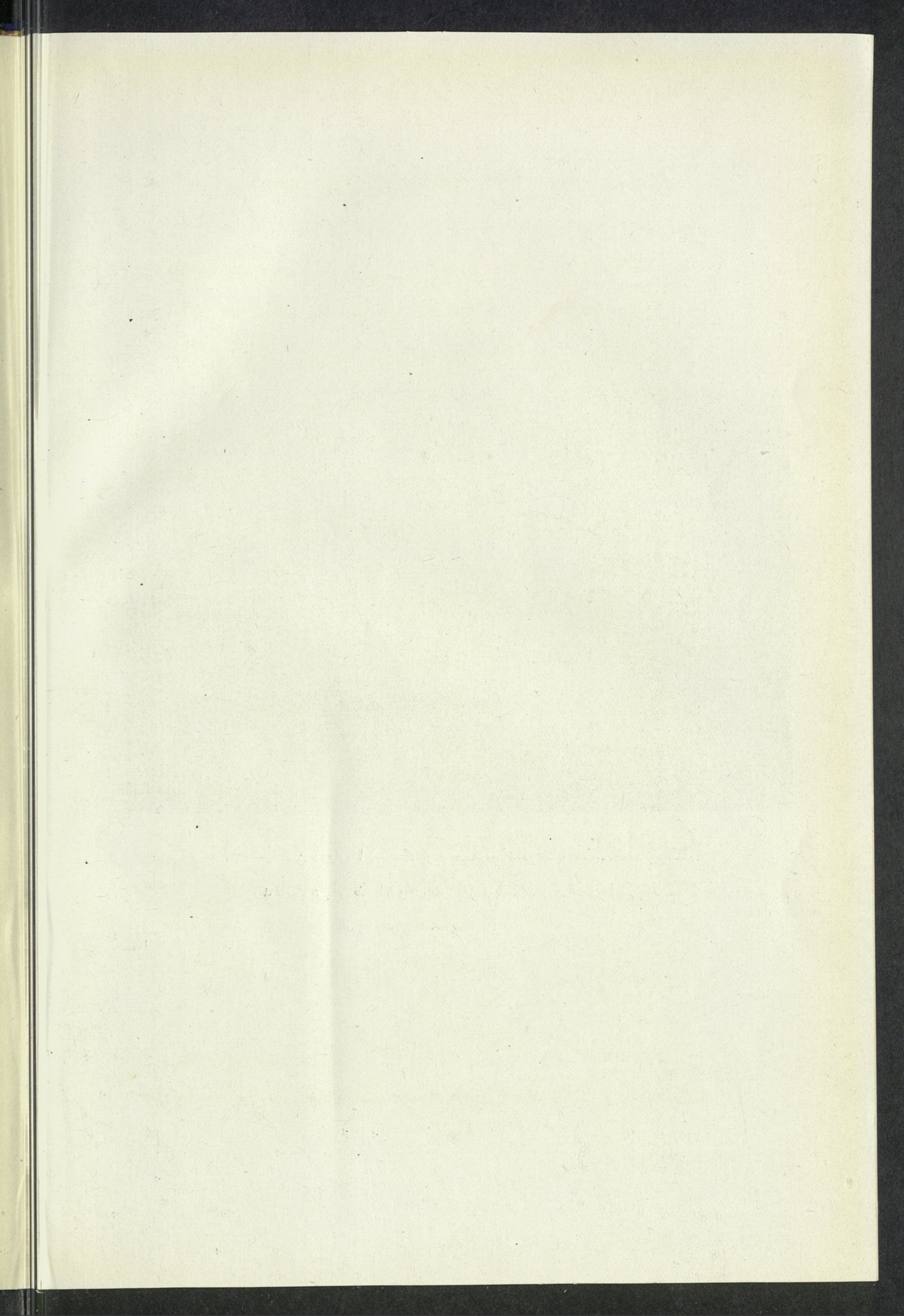
استمر الضرب من الساعة السابعة الى الساعة الحادية عشرة على أقصى ما يكون من الهول والشدّة وقنابل الأسطول الانجليزى تقذف الدمار وتحصد الأرواح ثم سكتت قليلا واستؤنف الضرب بعد هنيهة حتى الساعة الثانية بعد الظهر ثم وقف هنيهة أخرى واستؤنف بعد ذلك الى منتصف الساعة السادسة مساء قبل غروب الشمس بساعة .

وكانت خطة السفن الانجليزية فى الضرب أن تجتمع عدّة بوارج فتصوّب نيرانها نحو حصن واحد فتدمره أو تسكته ثم تحوّل الى الحصن الذى يليه وهكذا



٣٨ — حصن فاروس بالاسكندرية بعد استهدافه لقنابل الأسطول البريطانى

وقد قامت على أنقاضه قلعة رأس التين مقر رياسة السلاح البحرى الملكى الآن



تستطيع أن تدمر الحصون حصنا بعد حصن بينما القلاع لا تستطيع وهى مستقرة فى موضعها أن تنجد بعضها بعضا .

وقد تهدمت حصون الفنار ورأس التين والاسبتالية فى منتصف الساعة الواحدة بعد الظهر حيث اجتمعت عليها المدرعات "الكسندرا" و "سلطان" و "سوبرب" ولما أسكتتها صوبت قنابلها إلى قلعة الأطه وعاونتها فى ضربها المدرّعتان "إنفلكسبل" و "تمرير" فقذفت المدرعات الخمس نيرانها على تلك القلعة فدمرتها بعد أن نسفت مستودع البارود فيها ثم تحوّلت إلى قلعة قايتباى وظلت تقذفها بقنابلها إلى الساعة الخامسة مساء حتى دمرتها تدميرا .

وفى المنطقة الجنوبية من الساحل ضربت المدرّعات "إنفنسبل" و "بنلوب" و "مونارك" و "إنفلكسبل" و "تمرير" حصون المكس وأم قبيبة والدخيلة فأسكتتها فى منتصف الساعة الثانية عشرة ، واتجهت السفينة "كوندور" بقيادة اللورد شارلس برسفورد إلى قلعة العجمى فضربتها بالقنابل حتى أسكتتها .

وفى نحو الساعة الأولى بعد الظهر شاهد الأميرال سيمور أن هذه الحصون قد أخلاها الجنود ، فأرسل عشرين بحارا إلى البر تسللوا إلى قلعة المكس وأتلفوا مدافعها ثم عادوا إلى سفنهم آمنين .

وفى منتصف الساعة الرابعة شوهدت مدافع طابية القمرية تتأهب للضرب وعاد الجنود إلى قلعة المكس فصوّبت البارجتان "بنلوب" و "مونارك" مدافعها إلى هذا الحصن وأخذتا فى ضربه حتى منتصف الساعة السادسة مساء حيث أمر ميرال سيمور بالكف عن القتال فوقف الضرب بعد أن استمر عشر ساعات متوالية .

وقد دافعت الحاميات عن الحصون دفاع المستميت وقام رجالها بواجبهم قدر ما استطاعوا ، ولكن قوّة الأسطول البريطانى ومدافعه كانت لها الغلبة فى هذا

اليوم المشئوم فتهدم معظم الحصون وأصابت قنابل الأسطول كثيرا من مساكن الأهلين فدمرتها وأحرقتها كما أحرقت جناح الحرم بقصر رأس التين[(١)] .

أما الخسائر التى لحقت بالفريقين فكانت جسيمة فادحة بالنسبة إلى المصريين إذ قتل منهم نحو ألفين ، فى حين لم تزد خسائر الانجليز على خمسة من القتلى وتسعة عشر من الجرحى ، أما البوارج البريطانية فهاك بيان أضرارها :

المدرّعة " سلطان " مست ٢٣ مرة .

المدرّعة " سوبرب " مست ١٠ مرات .

المدرّعة " انفنسبل " مست ١٣ مرة .

المدرّعة " الكسندرا " مست ٣٠ مرة .

استئناف الضرب (١٢ يوليه سنة ١٨٨٢) :

ظلت بوارج الأسطول مستقرّة فى مراكزها فى ليلة ١٢ يوليه ، وفى الصباح استأنفت البارجتان " انفنسبل " و " تمرير " الضرب فى الساعة العاشرة والدقيقة الأربعين موجهة قنابلها إلى طابية قايتباى وطابية الاسبتالية فرفعت الأعلام البيضاء على نظارة البحرية (وكان مقرّها الترسانة) وعلى حصون قايتباى والأطه ورأس التين إيذانا بطلب الهدنة والكف عن القتال من جانب الحصون . فوقف الضرب وذهب طلبه باشا عصمت لمخابرة الأميرال سيمور طبقا لقرار مجلس الوزراء فنزل إلى الميناء بصحبة أنيس بك باشمهندس اليخت الخديوى " المحروسة " بصفة مترجم وصعد إلى هذه الباخرة وهناك التق بمندوب من طرف الأميرال سيمور فسأله المندوب ماذا يقصدون من رفع الأعلام البيضاء فأجابه أن الخديو توفيق كلفه بإخبار الأميرال " أن الطوابى تخربت والمدافع التى كنتم ترغبون نزولها نزلت ولم يحصل بيننا وبين دولة انجلترا ما يخل بالعلاقات الودّية وعلى ذلك نريد التكلم

(١) عبد الرحمن الرافعى بك : " الثورة العرابية والاحتلال الانجليزى " ص ٣٥٧ — ٣٥٩ .

فى الكف عن الضرب"[1]، فأجابه المندوب أن الأميرال يطلب أن يرخص لجنوده من البحارة بالنزول إلى البر واحتلال ثلاث قلاع هى : العجمى والدخيلة والمكس وإلا استأنف الضرب فى الساعة الثانية بعد ظهر ذلك اليوم ، فذهب طلبه باشا عصمت إلى الرمل وأبلغ الخديو توفيق بما دار من حديث مع مندوب الأميرال وقال أنه لم يجب الأميرال إلى ما طلب واعتذر بأن الوقت الذى حدّده للجواب لا يكفى للوصول إلى سراى الرمل ويسأل الخديو عن رأيه فى هذا الطلب ثم يعود بالجواب وأنه طلب من الأميرال مهلة فأبى ، من أجل هذا عقد الخديو على الفور مجلسا فى السراى حضره من تيسر لهم الحضور من الوزراء والأعيان وتقرر أن يبلغ الأميرال أنه لا يحق لمصر أن ترخص لجنود أجنبية بالنزول إلى البر وعهد إلى طلبه باشا عصمت وعبد الرحمن بك رشدى ناظر المالية وتيجران بك سكرتير مجلس الوزراء إبلاغ هذا القرار إلى الأميرال سيمور ، فذهبوا إلى الميناء ولكنهم لم يجدوا الضابط الذى ندبه الأميرال للمخابرة وكان قد عاد إلى بارجته بحجة انتهاء الموعد الذى حدّده من قبل لطلبه باشا عصمت ولم ينزلوا إلى البحر إذ لم يجدوا عساكر بحرية ولا مراكب تنقلهم إلى بارجة الأميرال فعادوا أدراجهم متفرّقين ، واعتبر الأميرال سيمور تأخير الرسل عن الحضور إليه رفضا لمطالبه فأمر باستئناف الضرب فى نحو الساعة الرابعة مساء ، فأطلقت المدرعة" إنفنسبل " قنبلة على قلعة المكس فلم تجاوب القلعة ورفعت الأعلام البيضاء ثانية على الطوابى ، فوقف الضرب من جانب الأسطول ، وظلت البوارج واقفة موقف القتال حتى الساعة السادسة مساء ، فأرسل الأميرال سيمور السفينة " هليكون " إلى الميناء لاستئناف المفاوضة فلم يجد ضابط المخابرة أحدا فى الميناء وعاد من حيث أتى وأنهى إلى الأميرال أن المدينة تبدو كأنها أخليت .

---

(١) سليم خليل النقاش : " مصر للمصريين " ج ٩ ص ٩١٠ .

احتلال الاسكندرية (١٣ يوليه سنة ١٨٨٢) :

استقر رأى عرابى وصحبه على الانسحاب من الاسكندرية ثانى يوم الضرب فأخذ الجيش المصرى فى إخلائها يوم ١٢ يوليه ، وفى مساء ذلك اليوم غادرها عرابى إلى كفر الدوار حيث أنشئت الاستحكامات وخط الدفاع .

وفى صباح يوم ١٣ يوليه سنة ١٨٨٢ تحقق الأميرال سيمور من انسحاب العرابيين وأنه لم يبق أحد منهم فى الاسكندرية فأنزل كتيبة من جنوده البحارة إلى البر فاحتلوا قصر رأس التين وشبه جزيرة رأس التين فكانت الاسكندرية أول مدينة وقعت تحت نير الاحتلال .

الاحتلال البريطانى وأثره فى البحرية المصرية :

جاء الاحتلال البريطانى ابتداء من سبتمبر سنة ١٨٨٢ عاملا جديدا فى سبيل تضعضع أسطول مصر البحرى ، إذما لبث أن اندثر ولم يعد له سوى بضع طرادات خفيفة لحراسة السواحل وعدد قليل من السفن الصغيرة تعمل بين الموانئ والمنائر تحت إشراف مصلحة خفر السواحل ، وكذلك أصاب الملاحة التجارية فتور كبير وخيّم عليها الركود والكساد .

وفى سنة ١٨٨٤ شكلت لجنة للنظر فى أمر سفن البحرية المصرية تحت رياسة الفريق البحرى فريدريكو باشا النمساوى مدير مصلحة وابورات البوستة الخديوية ، وأعضاؤها موريس باشا مدير الليمانات والفنارات وحسين فهمى باشا قومندان " المحروسة " وإسماعيل بك إبراهيم باشمهندس الترسانة وغيرهم ، فنظرت اللجنة فى حالة جميع السفن المصرية ومعدّاتها وفرزت ما يصلح منها وما لا يصلح ، وقررت أن الصالح منها للبحر الأبيض المتوسط هى : " المحروسة " و " محمد على " و " الصاعقة " والصالح منها للبحر الأحمر هى : " الجعفرية " و " مخبر " و " الطور " . وقررت بيع الوابورات : " مصر " و " الغربية " و " سنار " و " الخرطوم " والمراكب الصغيرة .

وما أن صادقت الحكومة المصرية على قرار اللجنة حتى اشترى مصطفى باشا العرب وكيل نظارة البحرية هو وبعض شركائه أمثال إسماعيل بك إبراهيم ورستم بك العلايلى وسعد الله بك حلابه وناضورى بك وابورى "الغربية" و"مصر" بمبلغ ١٤٫٠٠٠ جنيه مصرى فى حين كانت الحكومة قد ابتاعت أولهما بمبلغ ١٣٦٫٠٠٠ ليرة فرنسية وثانيهما بمبلغ ١٦٠٫٠٠٠ ليرة فرنسية . واشترى المسيو أرشل سفينتى "الخرطوم" و"سنار" بمبلغ زهيد . أما ما تبقى من أسطول مصر فقد تحطم وبيعت أنقاضه كما بيعت جميع أدوات وآلات دار صناعة السفن بالاسكندرية وأحيلت ترسانة بولاق إلى نظارة الأشغال العمومية .

ولما حضر إلى مصر اللورد نورثبروك فى سنة ١٨٨٤ بناء على طلب الحكومة الإنجليزية للنظر فى حالة مصر المالية قدّم تقريرا مفصلا بما رآه أشار فيه إلى وجوب إلغاء نظارة البحرية المصرية إلغاء كليا للوفر والاقتصاد . فأحيل مصطفى باشا العرب وكيل نظارة البحرية ومن معه من المأمورين إلى المعاش فى سنة ١٨٨٥ ، وعين حسين فهمى باشا قومندان "المحروسة" مأمورا لأشغال البحرية ريثما يتم بيع ما بقى من أنقاض البحرية المصرية ، وأغلقت مصانع البحرية وورشها فتقاسمتها مصلحة خفر السواحل ومصلحة الفنارات والليمانات وغيرها . وألحقت "المحروسة" بميزانية المعية الخديوية ، وأضيفت مصاريف الفرقاطة "محمد على" والقرويت "الصاعقة" و"الجعفرية" و"مخبر" إلى ميزانية مصلحة الليمانات والفنارات ، وتقرر عدم استعمال الحوض الحجرى الذى كان قد بناه محمد على باشا الكبير بدعوى أنه يفى بحاجات السفن الكبيرة لصغره وعدم التمكن من صرف المياه منه تماما وبيعت الآلة المعدّة لتجفيفه ، وألحق الحوض العائم بالاسكندرية بمصلحة وابورات البوستة الخديوية وكذلك حوض السويس الحجرى مع المعامل التى كانت بجواره .

هذا ولما تفاقمت الثورة بالسودان وتدخلت انجلترا عسكريا فى سنة ١٨٨٤ وفى سنة ١٨٨٥ لإخمادها وتخليص الجنرال جوردون باشا المحاصر فى الخرطوم ،

جهزت مصر وقتئذ عدة سفن من بواخر الانجرارية النيلية وسلحتها بالمدافع وأرسلتها إلى السودان فنقلت الذخائر والجنود إلى بعض جهات النوبة ، وفى خلال تلك الحملة غرقت بعض البواخر المصرية التى كان أرسلها الجنرال جوردون مع خشم الموس باشا لضرب بربرة بالقنابل وتحطمت الباخرتان اللتان أرسلهما ثانيا لإبلاغ أوامره إلى قائد الحملة .

ولما اضطرت مصر إلى إخلاء السودان فى سنة ١٨٨٥ تعطلت الملاحة فى جميع القسم الأوسط من النيل وفقدت مصر دار صناعة الخرطوم وما كان بها من البواخر والسفن والآلات والأدوات التى أوجدتها بها منذ فتحها لهذة البلاد كما فقدت من ثغورها على البحر الأحمر والمحيط الهندى بربرة وزيلع وتاجورة ومصوع بعد أن صرفت على إصلاحها القناطير المقنطرة من الذهب والفضة [(١)] .

صدور القانون التجارى البحرى الأهلى :

صدر القانون التجارى البحرى الأهلى فى ١٣ نوفمبر سنة ١٨٨٣ وهو كسابقه القانون التجارى البحرى المختلط الصادر فى سنة ١٨٧٦ منقول عن القانون الفرنسى ، غير أن أحكام هذا القانون بقيت مجهولة جهلا تاما لدى المحاكم الوطنية ورجالها من قضاة ومحامين ، لأنه لم تكن ثمة حاجة إلى الدرس والتنقيب فى هذا المضمار لأن الملاحة كانت وقفا على الأجانب دون الوطنيين ، فظل القانون التجارى البحرى الأهلى فى عزلة تامة إلى أن اتجهت أخيرا أنظار بعض المصريين الى تأليف الشركات لامتلاك السفن التجارية وتسييرها فى أعالى البحار تحت ظل العلم المصرى [(٢)] .

نظارة البحرية :

تولى " نظارة الجهادية والبحرية " فى عهد الخديو توفيق كل من :

على غالب باشا : من ٣ يوليه سنة ١٨٧٩ إلى ١٧ أغسطس سنة ١٨٧٩ .

عثمان رفقى باشا : من ١٨ أغسطس سنة ١٨٧٩ إلى ٢١ سبتمبر سنة ١٨٧٩ .

---

(١) إسماعيل سرهنك باشا : " حقائق الأخبار عن دول البحار " ج ٢ ص ٦٣ .

(٢) يونس صالح باشا : " مقدمة كتاب شرح القانون البحرى " للدكتور محمد كامل أمين ملش .

عثمان رفقى باشا : من ٢١ سبتمبر سنة ١٨٧٩ إلى أول فبراير سنة ١٨٨١ .
محمود سامى البارودى باشا : من ١٤ سبتمبر سنة ١٨٨١ إلى ١٤ أغسطس سنة ١٨٨١ .
داود فتحى باشا : من ١٤ أغسطس سنة ١٨٨١ إلى ٩ سبتمبر سنة ١٨٨١ .
محمود سامى البارودى باشا : من ١٤ سبتمبر سنة ١٨٨١ إلى ٢ فبراير سنة ١٨٨٢ .
أحمد عرابى باشا : من ٤ فبراير سنة ١٨٨٢ إلى ٢٠ يونيه سنة ١٨٨٢ .
أحمد عرابى باشا : من ٢٠ يونيه سنة ١٨٨٢ إلى ٢٥ يوليه سنة ١٨٨٢ .
عمر لطفى باشا : من ٢٥ يوليه سنة ١٨٨٢ إلى ١٩ أغسطس سنة ١٨٨٢ .
عمر لطفى باشا : من ٢٨ أغسطس سنة ١٨٨٢ إلى ٧ يناير سنة ١٨٨٤ .
عبد القادر حلمى باشا : من ١٠ يونيه سنة ١٨٨٤ إلى ٧ يونيه سنة ١٨٨٨ .
مصطفى فهمى باشا : من ١١ يونيه سنة ١٨٨٨ إلى ١٢ مايو سنة ١٨٩١ .
يوسف شهدى باشا : من ١٤ مايو سنة ١٨٩١ إلى ١٦ يناير سنة ١٨٩٢ .

الملاحة التجارية :

كانت مصلحة الانجرارية بنهر النيل فى أول عهد الخديو توفيق باقية على حالتها التى كانت عليها مدة والده الخديو إسماعيل . وبعد قمع الثورة العرابية انفصلت عنها إدارة وابورات الركائب الخديوية بالنيل وألحقت بالمعية السنية وأحيل قومندانها أحمد حسنين باشا إلى المعاش وعين محله على بك عبادى ، وبقيت مصلحة الانجرارية تابعة لنظارة الأشغال العمومية وكانت الحكومة المصرية عقدت فى سنة ١٨٧٣ (فى عهد الخديو إسماعيل) اتفاقا مع شركة كوك أجازت لها فيه تشغيل بعض هذه البواخر فى نقل السياح فى مقابل مبلغ تدفعه للحكومة المصرية . وقد استمر العمل بهذا الاتفاق حتى استعملت شركة كوك هذه السفن فى نقل الجيوش الانجليزية فى حملة السودان فى سنتى ١٨٨٤ و ١٨٨٥ .

غير أن نظارة الأشغال العمومية رأت الاقتصاد فى هذه المصلحة وأوقفت سير بعض تلك البواخر وأحالت ناظرها سرهنك بك إلى المعاش ثم باعت إلى شركة

كوك كثيرا من بواخرها وكسرت غيرها وأبقت بعضها لأشغالها الضرورية وللأعمال اللازمة لدار التحف المصرية .

وفى خلال ذلك زادت مصلحة خفر السواحل بعض بواخرها وابتاعت بعض مراكب شراعية من انجلترا واستخدمت فيها بعض المصريين وصارت تستعمل هذه البواخر والمراكب فى مراقبة السواحل المصرية لمنع المهربات .

وفى سنة ١٨٨٧ وضعت مصلحة الليمانات علامات عائمة كبيرة على طرفى مدخل بوغاز الاسكندرية ، ووضعت على طابية كوم الناضورة بعض الآلات للأرصاد الجوية وأقامت هناك سارية ارتفاعها ١٤٠ قدما ووضعت فيها كرة تسقط كل يوم بانتظام وقت الزوال بدل التى كانت فوق مدرسة البحرية بالترسانة ، وعينت هناك مراقبين من الملاحين لكشف المراكب القادمة على الثغر وإخطار مصلحة الليمانات بها . ثم تقرر تعميق بوغاز ميناء الاسكندرية حتى تدخله المراكب من تلقاء نفسها بدون عائق وبدون دليل ، وعهد بهذا العمل إلى إحدى الشركات الانجليزية فباشرت مهمتها .

وفى خلال سنة ١٨٨٧ تقرر وقف سير الباخرتين " الجعفرية " و " الطور " بالبحر الأحمر وأحيل بعض رجالها على مصلحة البوستة الخديوية وبعضهم إلى المعاش ثم بيعتا بعد كسرهما وكسر معهما الوابور " القصير "[1] .

وفاة الخديو توفيق :

وفى السابع من يناير سنة ١٨٩٢ توفى الخديو توفيق فى قصره بحلوان على أثر نزلة وافدة لم تمهله سوى ثمانية أيام وخلفه على عرش مصر ابنه الخديو عباس حلمى الثانى .

---

(١) إسماعيل سرهنك باشا : " حقائق الأخبار عن دول البحار " ج ٢ ص ٦٧ .

قوة مصر البحرية من تولية الخديو توفيق حتى الاحتلال البريطانى

من سنة ١٨٧٩ إلى سنة ١٨٨٢

(نقلا عن دار المحفوظات المصرية [١])

السنة	الضباط	الأنفار	السفن الحربية	المدافع	مراكب طرادة	النقالات	الأطباء	الأجزاجية	الكتبة
١٨٧٩	٩٢	٣٤٣٤	٤	١٣	١٤	١٦	٢٠	٢٠	٢٠
١٨٨٠	٩٢	٣٤٣٤	٤	١٣	١٤	١٦	٢٠	٢٠	٢٠
١٨٨١	٩٢	٣٤٣٤	٤	١٣	١٤	١٦	٢٠	٢٠	٢٠
١٨٨٢	٩٢	٣٤٣٤	٤	١٣	١٤	١٦	٢٠	٢٠	٢٠

(١) أمين سامى باشا : "تقويم النيل وعصر محمد على" ج ٢ ص ٥٧١ .

المراجع الخاصة بالفصل الثانى عشر

باللغة العربيـــة :

أحمد شفيق باشا : مذكراتى فى نصف قرن (الجزء الأول) .

أحمد عرابى باشا : كشف الستار عن سر الأسرار فى النهضة المصرية المشهورة بالثورة العربية .

جرجس ميخائيـل نحاس : الأثر وهـو تاريخ المغفور له محمـد توفيق الأول (طبعة ١٨٩٢) .

عبد الرحمن الرافعى بك : الثورة العرابية والاحتلال الانجليزى .

عمر طوسون (الأمير) : يوم ١١ يوليه سنة ١٨٨٢ .

قلينى فهمى باشا : مذكراتى من الخديو إسماعيل إلى الخديو عباس .

سليم خليل النقاش : مصر للمصريين .

محمد مصطفى صفوت : المجمل فى التاريخ المصرى : مصر المعاصرة من عهد توفيق إلى الوقت الحاضر .

باللغة الفرنسية :

Biovès (Achille) : Français et Anglais en Egypte.
Freycinet (de) : La Question d' Egypte.
Ministère des Affaires Etrangères Français : Le Livre Jaune, Recueil de documents diplomatiques sur les affaires d'Egypte.

باللغة الانجليزية :

Bell (Moberli) : Khedives and Pashas.
Blunt : Secret History of the English Occupation.
Cromer : Modern Egypt.
Dicey (Edward) : The Story of The Khedives.
Milner (Alfred) : England in Egypt.

الفصل الثالث عشر

حكم الخديو عباس حلمى الثانى

(٨ يناير سنة ١٨٩٢ — ١٩ ديسمبر سنة ١٩١٤)

وحكم السلطان حسين كامل

(١٩ ديسمبر سنة ١٩١٤ — ٩ أكتوبر سنة ١٩١٧)

فرمان تولية الخديو عباس وتقييد البحرية المصرية :

فى السابع والعشرين من مارس سنة ١٨٩٢ أصدر السلطان عبد الحميد إلى الخديو عباس فرمان توليته على عرش الخديوية المصرية ، وفيه القيود التى وردت فى الفرمانين السابقين .

فقد ورد فيه :

” حيث ان قوة مصر البرية والبحرية مرتبة كذلك من أجل دولتنا يجوز أن يزاد مقدار العساكر بالصورة التى تستدعى فيها حالة دولتنا العلية محاربة ، وتكون رايات العساكر البرية والبحرية والعلامات المميزة لرتب ضباطهم كرايات عساكرنا الشاهانية ونياشينهم ، ويباح لخديو مصر أن يعطى الضباط البرية والبحرية إلى غاية رتبة أميرالاى والملكية إلى الرتبة الثانية ، ولا يرخص لخديو مصر أن ينشئ سفنا مدرّعة إلا بعد الإذن وحصول رخصة صريحة قطعية اليه من دولتنا العلية[1] “ .

اهتمام الخديو عباس بالبحرية المصرية :

من أعمال الخديو عباس التى عادت على البحرية ببعض الخير وتداركت كل الضرر إصلاحه الباخرة ” المحروسة “ المخصصة لركوب الحضرة الخديوية ، فأصلح

---

(١) فيليب جلاد : ” قاموس الادارة والقضاء “ ج ٥ ص ١٧٥ .

مراجلها فى سـنة ١٨٩٤ بعد أن قررت الحكومة فى السـنة السابقة بيع الفرقاطة « محمد على » والقرويت "الصاعقة" لعدم صلاحيتهما للعمل وأحالت طوائفهما على المعاش . وأخذت نظارة الحربية إحدى بواخر البوستة الخديوية وهى الباخرة « البحيرة » وخصصتها لأعمالها بالبحر الأحمر .

وكانت الحكومة قـد قررت إلغاء المدرسة البحرية إلا أن الخديو عباس أمر بإبقائها فنقلت المدرسة إلى الباخرة "المحروسة" وجُعل بها خمسة تلامذة فقط ورُتّب لهـم ما يلزم من المعلمين وخُصصت لتخريج الضباط الذين يلحقون فى المستقبل بالبواخر الحكومية بحر النيل و ببواخر البوستة الخديوية و بمراكب خفر السواحل .

وقد وصى الخديو عباس بأحد مصانع ثغر جلاسجو على إنشاء يخت خصوصى له سمى "صفاء البحر" طوله مائتا قدم وعرضه ٢٧ قدما وحمولته ٧٠٠ طن وقوة آلاته ألف ومائتا حصان بخارى . ولمـا تم بناؤه سافر من مصر الأميرالاى البحرى على بك عبادى قومندان الركائب الخديوية ببحر النيـل مع ثلاثة ضباط من "المحروسة" فأحضروه إلى ثغر الأسكندرية .

هذا ولم يبق من سفن نظارة البحرية المصرية الملغاة سوى "المحروسة" و بقيت فى النيل خمس بواخر مخصصة للحضرة الخديوية هى : "فيض ربانى" و "فيض ظفر" و "فيروز" و "زينة البحرين" و "هيهيه" .

نظـارة البحرية :

فى عهـد الخديو عبـاس حلمى الثـانى تولى "نظـارة الجهادية والبحرية" كل من :

يوسف شهدى باشا : من ١٧ ينـاير سنة ١٨٩٢ الى ١٤ ينـاير سنة ١٨٩٣ .

يوسف شهدى باشا : من ١٥ ينـاير سنة ١٨٩٣ الى ١٨ ينـاير سنة ١٨٩٣ .

يوسف شهدى باشا : من ١٩ ينـاير سنة ١٨٩٣ الى ١٤ ابريل سنة ١٨٩٤ .

مصطفى فهمى باشا : من ١٦ أبريل سنة ١٨٩٤ الى ١١ نوفمبر سنة ١٨٩٥ .
محمد عبانى باشا : من ١٢ نوفمبر سنة ١٨٩٥ الى ١٢ نوفمبر سنة ١٩٠٨ .
اسماعيل سرى باشا : من ١٢ نوفمبر سنة ١٩٠٨ الى ٢٠ فبراير سنة ١٩١٠ .
اسماعيل سرى باشا : من ٢٣ فبراير سنة ١٩١٠ الى ٤ ابريل سنة ١٩١٤ .
اسماعيل سرى باشا : من ٥ ابريل سنة ١٩١٤ الى ١٩ ديسمبر سنة ١٩١٤ .

ويلاحظ أنه ابتداء من ١٢ نوفمبر سنة ١٩٠٨ أحيلت "نظارة الحربية والبحرية" على "نظارة الأشغال العمومية" وتولاها ناظر واحد الى أن فصلها السلطان فؤاد الأول ابتداء من ٢٢ مايو سنة ١٩٢١ .

المـلاحة التجارية :

ابتداء من سنة ١٨٩٥ قررت الحكومة أن تقوم سفن مصلحة البوستة الخديوية برحلات أسبوعية مستعجلة بين الاسكندرية والآستانة رأسا فى ٥٦ ساعة وخصصت لها ثلاث بواخر هى : "توفيق ربانى" و"القاهرة" و"والبرنس عباس" . وأبقت خط سوريا أسبوعيا على ما كان عليه، فكانت ترسو البواخر على يافا وبيروت وطرابلس ومرسين ، وخصصت لهذا الخط الباخرتين "الشرقية" و"الدقهلية" والباخرة "الفيوم" كاحتياطى ، أما خط البحر الأحمر فجُعل كل أسبوعين فكانت تخرج السفن من السويس وتمر بجدّة وسواكن وخصصت لهذا الخط البواخر "الرحمانية" و"المحلة" و"مسير" و"شبين" و"النجيلة" تعمل منها اثنتان والثلاثة الباقية احتياطية . وجعل الوابور "ينبع" لتكرير المياه فى أيام الحج .

وقررت الحكومة تكسير الوابورات "المنصورة" و"الزقازيق" و"الحديدة" و"دمنهور" وباعت أنقاضها بألف جنيه مصرى ، ولم يبق للحكومة من كل بواخرها إلا إحدى عشرة باخرة فقط .

وكان للقسم البحرى من مصلحة خفر السواحل سبعة وابورات هى : " نور البحر " و " عباس " و " ظريف " و " سريع " و " وردة " و " النيل " و " مخبر سرور " ، وزورقان بخاريان ، وسبع سفن شراعية صغيرة هى : " نسيم " و " طير البحر " و " النمر " و " غزالة " و " مبروكة " و " بسيل " و " زولاو " ، وبعض زوارق أخر فيها تسع وعشرون ضابطا وتسع عشر مهندسا ميكانيكيا وثمان وثلاثون وقادا و ٤٢٧ ملاحا فيكون مجموعهم ٥١٣ (١) .

وفى ١٩ يناير سنة ١٨٩٨ اضطرت الحكومة المصرية تحت ضغط الانجليز الى بيع سفن مصلحة البوستة الخديوية — وكان عددها ثلاث عشرة مع أرصفتها وأحواضها ومخازنها فى الاسكندرية والسويس — الى شركة الن والدرسون وفرانكو الانجليزية التى تسمت باسم " شركة البوستة الخديوية " .

وقد تم البيع بمبلغ ١٥٠,٠٠٠ جنيها وتعهدت الحكومة المصرية للشركة بمنحها إعانة بلغت فى نهاية الأمر ١١٥,٠٠٠ جنيها ثم اشترت منها الحوض بمبلغ ٩٣٠٠٠ جنيه ، أى أن الحكومة أخذت من الشركة ١٥٠,٠٠٠ جنيه ثم دفعت إليها ٢٠٨,٠٠٠ جنيه فضلا عن البواخر التى ضاعت منها لا لسبب سوى أن الشركة إنجليزية ، وقد كانت سياسة الاحتلال البريطانى فى مصر احتكار كل خيرات البلاد للانجليز واستئثارهم بجميع المشروعات الكبرى من بناء الخزانات (أسوان والقناطر وزفتى وإسنا وأسيوط) والجسور والسكك الحديدية الضيقة الى امتيازات استغلال المناجم وبناء الأبنية الضخمة وغيرها (٢) .

وقد تعهدت الحكومة المصرية للشركة بأن تمنحها ستة آلاف من الجنيهات سنويا فى نظير حمل البريد المصرى على خطوط منتظمة أسبوعيا مابين الاسكندرية والآستانة وموانئ سوريا وسواكن .

---

(١) اسماعيل سرهنك باشا : " حقائق الأخبار عن دول البحار " ج ٢ ص ٦٨

(٢) أمين الرافعى بك : " مذكرة مقدمة الى مؤتمر السلام بعد انتهاء حرب ١٩١٤ - ١٩١٨ " .

هذا وقد تعاقدت هذه الشركة مع الحكومة المصرية فى سنة ١٩١٢ على نقل الحجاج المصريين إلى الحجاز وحصلت على هذا الامتياز لمدّة سبع سنوات ولكن حاجة الحكومة البريطانية الى بواخر هذه الشركة إبان حرب ١٩١٤ — ١٩١٨ للاستعانة بها فى الأعمال الحربية جعلها تفسخ ذلك التعاقد فى سنة ١٩١٧ .

وعلى أثر هذا البيع لم يبق للبحرية المصرية سوى سفن وبواخر مصلحة خفر السواحل واليخت "المحروسة" والركائب الخديوية بالنيل و باخرتى "البحيرة" و"مخبر" التابعتين لنظارة الحربية بالبحر الأحمر ، وأسطول النيل الحربى الذى أنشئ لفتح السودان وسبع بواخر أخرى تابعة لنظارة الأشغال العمومية والبواخر التابعة للفنارات و إدارة البوستة المصرية بالنيل .

سفن مصلحة خفر السواحل :

أما مصلحة خفر السواحل فقد ضمت فى سنة ١٨٩٨ ست وحدات بيانها كالآتى :

العدد	الاسم	النوع	الحمولة بالطن
١	نور البحر	بخارى	١٢٩
٢	عباس	بخارى	١٣٢½
٣	ظريف	بخارى	٢١
٤	وردة	بخارى	٢٩
٥	نسيم	شراعى	٣٩¼
٦	مبروكة	شراعى	٢٠½

مدرسة "ديب البحر" البحرية :

لما لم يعد عدد تلاميذ المدرسة البحرية "بالمحروسة" كافيا لإمداد مصلحة خفر السواحل بما يلزمها من الضباط المصريين فقد رأى أولو الأمر إنشاء مدرسة بحرية ملحقة بالمصلحة يتخرج منها الضباط البحريين . فاستعملت إحدى بواخرها

المسماة ”ديب البحر“ مدرسة بحرية ، وقد تخرج منها خمسة وثلاثون ضابطاً[1] بيانهم كالآتى :

العدد	الاسم	السنة	العدد	الاسم	السنة
١	محمد عبد العاطى	١٨٩٨	٢	محمود حمدى الديب	١٨٩٨
٣	عبد اللطيف أبو الوفا	١٨٩٨	٤	أحمد شاهين	١٩٠٠
٥	عبد الحميد فرغلى	١٩٠٠	٦	محمود سعيد	١٩٠٠
٧	عبد الحميد زكى	١٩٠٠	٨	محمود حمزة	١٩٠١
٩	محمد سلامه فهمى	١٩٠١	١٠	يوسف سامى فؤاد فتحى	١٩٠١
١١	أحمد نبيه	١٩٠٤	١٢	محمد فهمى حسن	١٩٠٤
١٣	محمود رياض	١٩٠٤	١٤	السيد حسنى	١٩٠٤
١٥	محمد عبد اللطيف	١٩٠٦	١٦	سعد الله صالح	١٩٠٦
١٧	عبد القادر المسيرى	١٩٠٦	١٨	مصطفى وصفى مراد	١٩٠٦
١٩	محمد عمر مكى	١٩٠٦	٢٠	محمد سالم البدن	١٩٠٦
٢١	حسن رمزى	١٩٠٨	٢٢	محمد سلام	١٩٠٩
٢٣	شكرى يوسف	١٩٠٩	٢٤	عبد الحليم زكى	١٩١٠
٢٥	عبد الحميد عزمى	١٩١٠	٢٦	أبو زيد مقلد	١٩١١
٢٧	عبد العزيز فخرى	١٩١١	٢٨	حافظ حسين	١٩١٣
٢٩	أمين الخطيب	١٩١٣	٣٠	عبد الحميد توفيق	١٩١٣
٣١	عبد الله الغندور	١٩١٣	٣٢	محمود السيد طه	١٩١٣
٣٣	محمد فهمى محمد	١٩١٥	٣٤	محمد محمد راشد	١٩١٦
٣٥	محمود المليجى	١٩١٦	٣٦	السيد حمزة	١٩١٦

(١) محمود عبد الهادى : ”المعارف البحرية“ هامش ص ٨١ .

قيام حرب ١٩١٤ — ١٩١٨ وتولية السلطان حسين كامل :

فى ١٩ ديسمبر سنة ١٩١٤ خلع الخديو عباس من منصب الخديوية المصرية — وكان متغيبا وقتئذ فى الآستانة — وخلفه الأمير حسين كامل أكبر الأمراء من سلالة محمد على باشا الكبير على الأريكة المصرية بلقب "سلطان مصر".

وكانت بريطانيا منذ الثانى من نوفمبر سنة ١٩١٤ قد أعلنت الأحكام العرفية فى البلاد ثم بسطت حمايتها عليها قبل ارتقاء السلطان حسين بيوم واحد.

وقد جاء فى التبليغ الرسمى الوارد إلى السلطان حسين من قبل الحكومة البريطانية بتاريخ ١٩ ديسمبر سنة ١٩١٤ أنه :

"بزوال السيادة العثمانية تزول أيضا القيود التى كانت موضوعة بمقتضى الفرمانات العثمانية لعدد جيش سموكم وللحق الذى لسموكم فى الانعام بالرتب والنياشين" غير أنه لم تذكر البحرية المصرية بكلمة واحدة.

وزارة البحرية :

وفى عهد السلطان حسين كامل تولى "وزارة الأشغال العمومية والحربية والبحرية" وزير واحد هو اسماعيل سرى باشا من ١٦ ديسمبر سنة ١٩١٤ الى ١٠ أكتوبر سنة ١٩١٧ .

وفاة السلطان حسين كامل :

وفى ٩ أكتوبر سنة ١٩١٧ انتقل السلطان حسين كامل الى جوار ربه بعد حكم دام حوالى ثلاث سنوات، وخلفه على عرش السلطنة المصرية "السلطان فؤاد".

المراجع الخاصة بالفصل الثالث عشر

باللغة العربية :

أحمد شفيق باشا : مذكراتى فى نصف قرن .

عبد الرحمن الرافعى بك : ثورة سنة ١٩١٩ .

محمد مصطفى صفوت : المجمل فى التاريخ المصرى : مصر المعاصرة من عهد توفيق الى الوقت الحاضر .

محمود عبد الهادى (البكباشى) : المعارف البحرية .

محمود عزمى : عباس حلمى الثانى (مجلة « الكتاب » عدد ديسمبر سنة ١٩٤٥) .

باللغة الانجليزية :

CROMER : Abbas II.

CROMER : Modern Egypt.

الفصل الرابع عشر

عصر فؤاد الأول

(٩ أكتوبر سنة ١٩١٧ — ٢٨ أبريل سنة ١٩٣٦)

بعد وفاة السلطان حسين كامل — وعلى أثر نزول نجله الأمير كمال الدين حسين عن حقوقه فى العرش — تولى الأمير أحمد فؤاد السلطنة على الديار المصرية ابتداء من التاسع من أكتوبر سنة ١٩١٧ . فنهضت البلاد فى عصره نهضة مباركة حررتها من النير الأجنبى وكتبت لها الرقى والنجاح فى ظل الحرية والاستقلال .

معاضدة الملك فؤاد للبحرية المصرية :

فطن الملك فؤاد لضرورة وجود أسطول تعتمد عليه البلاد ، وطالما حنّ لأن تكون لمصر قوة بحرية ، ولكن الظروف السياسية التى اجتازتها مصر وجهت جلّ اهتمامه لاستعادة الاستقلال فلم تساعده على تحقيق هذه الأمنية ، على أنه لم يقف دون العمل على تحقيق ماتمناه فقد أوعز إلى بعض أبناء الاسكندرية فكرة تأليف جمعية لإنشاء مدرسة بحرية باسم المدرسة "الفاروقية" تكون غايتها تعليم أبناء البلاد بعض الفنون البحرية لا ليتخرجوا منها ضباطا بل بحارة يمكن أن تتغذى بهم السفن الأهلية والحكومية .

ولقد لقيت هذه الفكرة الكريمة عونا كبيرا من أعضاء الأسرة المالكة إذ تبرع لها الملك فؤاد بمبلغ ٤٠,٠٠٠ جنيه ، وتبرع لها الأمير محمد على إبراهيم بيخته "متيور" وقدّر ثمنه بنحو ٥٠,٠٠٠ جنيه ، وتبرع الأمير عمرو إبراهيم بيخته "سقاريا" وقدّر ثمنه بمبلغ ١٥,٠٠٠ ، وقد خصص أحد اليختين ليكون مقرا للمدرسة الجديدة .

وشروط القبول فى هذه المدرسة للتعليم الداخلى بالمجان أن يكون الطالب يتيم الأب أو الأبوين وفقيرا وألا يقل عمره عن أربع عشرة سنة ، ويفضل من كان حاصلا على شهادة إتمام الدراسة الابتدائية أو من راسبيها .

ولم يقف الملك فؤاد عند هذا الحد ، بل أشار على بعض ذوى الشأن بأن يفسحوا الطريق أمام الشباب المتعلم لدرس الفنون البحرية حتى تتهيأ للحكومة فرصة لتنفيذ الشروط التى وضعتها فى عقود امتياز الشركات المصرية التى تألفت لتسيير السفن والتى نصت على أن تكون نسبة معينة من موظفى السفن الفنيين وغير الفنيين مصريين . فيجد المصريون بذلك سبيلا آخر لكسب الرزق على متن البحار و يكونون نواة الأسطول المصرى المرتجى إلى أن تسمح ظروف مصر السياسية بإنشاء وحداته .

وكان من نتائج هذه الأمنية السامية أن عملت مصلحة الموانىء والمنائر على إلحاق نفر الشبان المثقفين ببواخر بعض شركات الملاحة ليتدربوا على الفنون البحرية و يدرسوها و يمارسوها على ظهر البحار ، حتى إذا ما آنسوا فى أنفسهم الكفاية لتأدية الامتحان فى الكلية البحرية الانجليزية ونجحوا وجدوا السبيل ممهدة للعمل على سفن شركات الملاحة المصرية .

وفى خلال سنتى ١٩٢٢ و ١٩٢٣ أوفدت الحكومة المصرية بعثة إلى بريطانيا مؤلفة من ١٧ ضابطا تلق أعضاؤها العلوم والفنون البحرية فى كلية "وستر" البحرية بلندن ومارسوا التدريب العملى على المراكب التجارية والحربية فى عرض البحار .

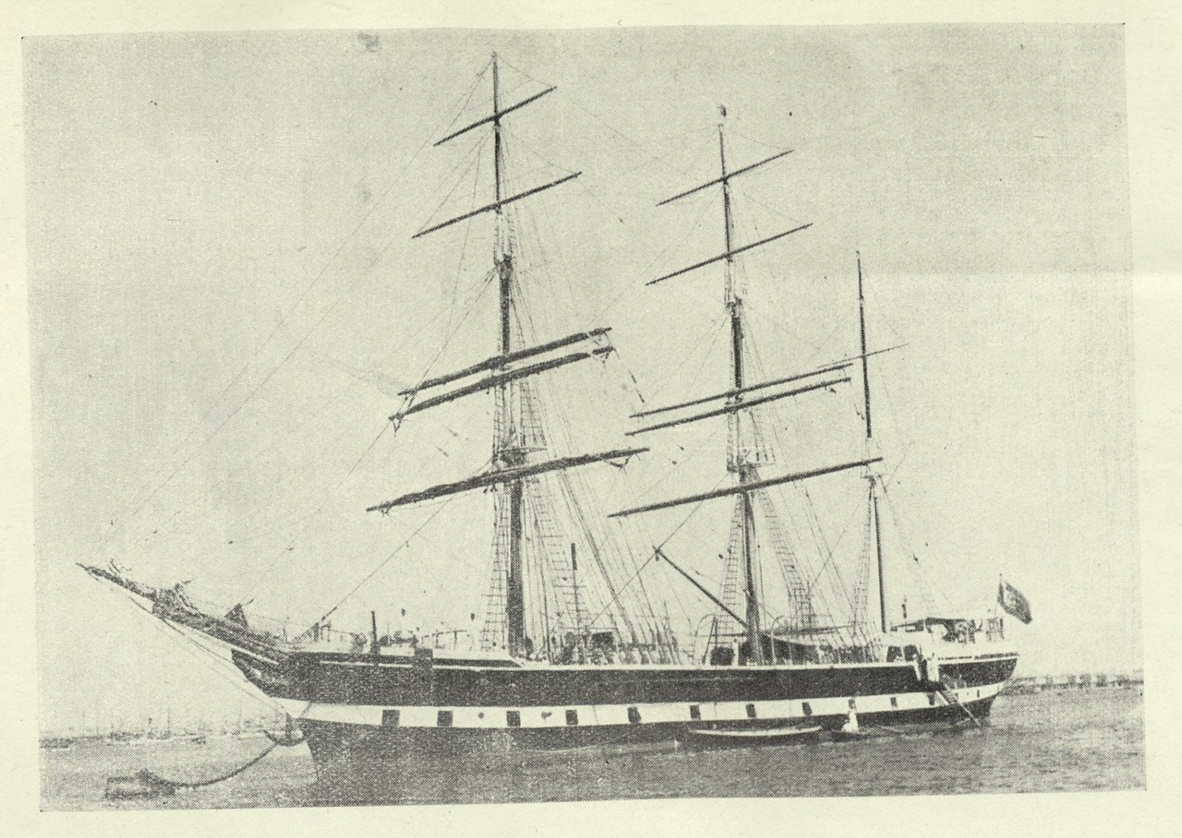
وفى الوقت نفسه فتحت مصلحة خفر السواحل مدرسة لها فى قسم الأساس بالمكس تخرج منها فى سنة ١٩٢٦ ثمانية من الضباط البحريين ، كما أنشئت المدرسة البحرية الملكية بالطوافة "عبد المنعم" فالتحق بها الطلبة الجدد[١] .

وزارة البحرية فى عهد السلطنة :

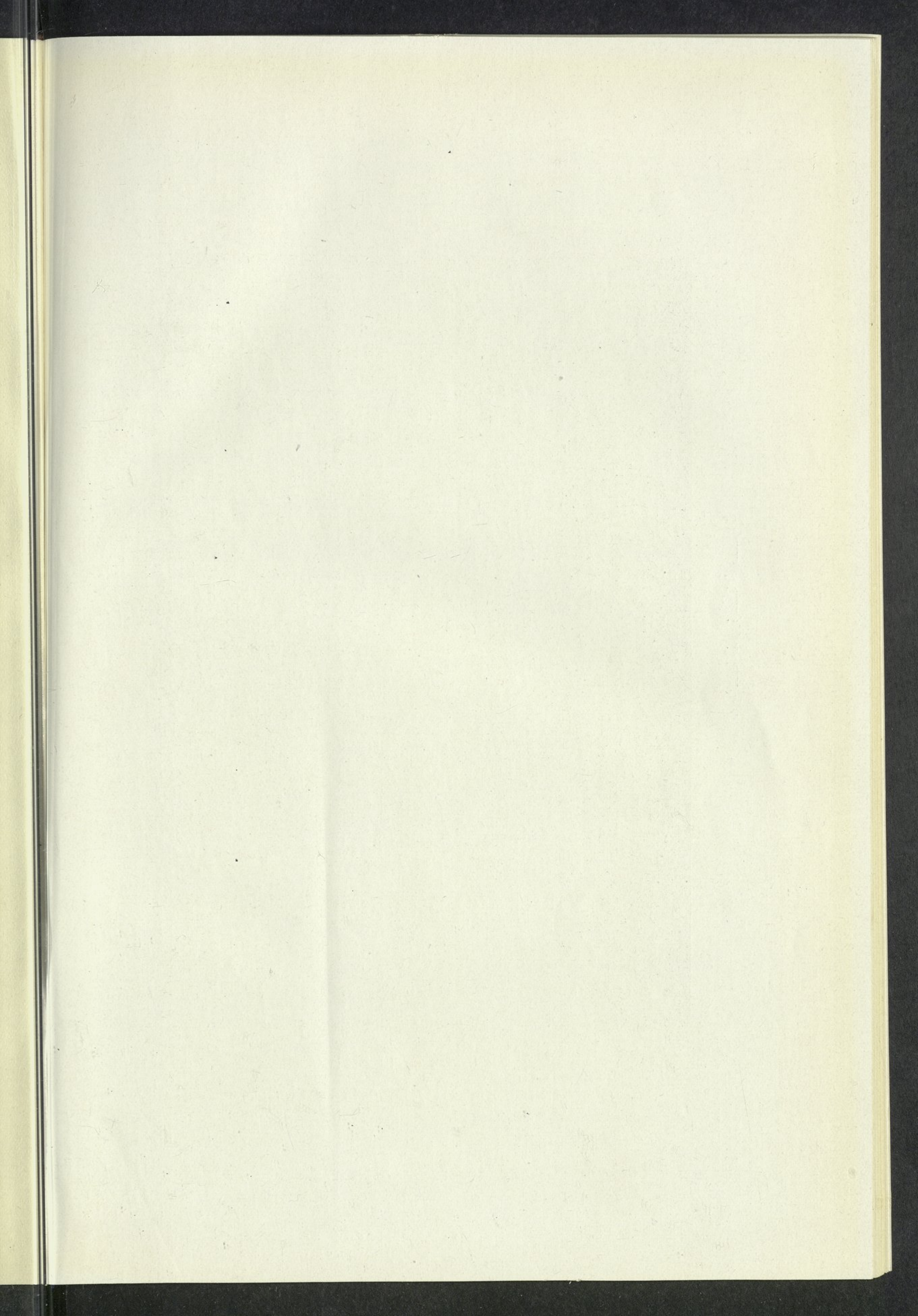
فى عهد السلطان فؤاد الأول تولى "وزارة الأشغال العمومية والحربية والبحرية" كل من :

---

(١) محمود عبد الهادى : "المعارف البحرية" ص ٨٢ .



٣٩ — المدرسة الفاروقية البحرية



إسماعيل سرى باشا : من ١٠ أكتوبر سنة ١٩١٧ إلى أول مارس سنة ١٩١٩.

حسن حسيب باشا : من ٩ أبريل سنة ١٩١٩ إلى ٢٢ أبريل سنة ١٩١٩.

إسماعيل سرى باشا : من ٢١ مايو سنة ١٩١٩ إلى ٢٠ نوفمبر سنة ١٩١٩.

إسماعيل سرى باشا : من ٢١ نوفمبر سنة ١٩١٩ إلى ٤ مارس سنة ١٩٢٠.

محمد شفيق باشا : من ٤ مارس سنة ١٩٢٠ إلى ٢١ مايو سنة ١٩٢٠.

محمد شفيق باشا : من ٢٢ مايو سنة ١٩٢٠ إلى ١٦ مارس سنة ١٩٢١.

محمد شفيق باشا : من ١٧ مايو سنة ١٩٢١ إلى ٢٢ مايو سنة ١٩٢١.

وعين على رأس وزارة الحربية والبحرية :

إبراهيم فتحى باشا : من ٢٢ مايو سنة ١٩٢١ إلى ٢٤ ديسمبر سنة ١٩٢١ .

وزارة البحرية فى عهد المملكة :

وفى عهد الملك فؤاد الأول تولى وزارة الحربية والبحرية كل من :

إبراهيم فتحى باشا : من أول مارس سنة ١٩٢٢ إلى ٢٩ نوفمبر سنة ١٩٢٢.

محمود عزمى باشا : من ٣٠ نوفمبر سنة ١٩٢٢ إلى ٩ فبراير سنة ١٩٢٣.

محمود عزمى باشا : من ١٥ مارس سنة ١٩٢٣ إلى ٢٧ يناير سنة ١٩٢٤.

حسن حسيب باشا : من ٢٨ يناير سنة ١٩٢٤ إلى ٢٣ نوفمبر سنة ١٩٢٤ (١).

محمد صادق يحيى باشا : من ٢٤ نوفمبر سنة ١٩٢٤ إلى ١٣ مارس سنة ١٩٢٥.

---

(١) فى الثانى عشر من شهر أكتوبر سنة ١٩٢٤ رفع المرحوم حسن حسيب باشا وزير الحربية والبحرية فى وزارة المغفور له سعد زغلول باشا مذكرة الى رياسة مجلس الوزراء تضمنت اقتراحا يرمى الى فصل وزارة الحربية عن وزارة البحرية وجعل هذه الأخيرة وزارة قائمة بذاتها لها اختصاصات عملية ، غير أن استقالة الوزارة فى ٢٣ نوفمبر سنة ١٩٢٤ على أثر أزمة السردار حالت دون البت فى هذه المذكرة . وفى يوم ٢٤ نوفمبر سنة ١٩٢٤ ألف المرحوم أحمد زيور باشا الوزارة الجديدة وعرض المذكرة على مجلس الوزراء ولكنها لم تصادف قبولا .

موسى فـؤاد باشا : من ١٣ مارس سنة ١٩٢٥ إلى ٧ يونيـه سنة ١٩٢٦ .

أحمد محمد خشبة بك : من ٧ يونيـه سنة ١٩٢٦ إلى ٢١ أبريل سنة ١٩٢٧ .

جعفـر ولى باشا : من ٢٦ أبريـل سنة ١٩٢٧ إلى ١٦ مارس سنة ١٩٢٨ .

جعفـر ولى باشا : من ١٧ مارس سنة ١٩٢٨ إلى ٢٥ يونيـه سنة ١٩٢٨ .

جعفـر ولى باشا : من ٢٧ يونيـه سنة ١٩٢٨ إلى ٣ أكتوبر سنة ١٩٢٩ .

محمد أفلاطون باشا : من ٤ أكتوبر سنة ١٩٢٩ إلى أول ينـاير سنة ١٩٣٠ .

حسن حسيب باشا : من أول ينـاير سنة ١٩٣٠ إلى ١٩ ينـاير سنة ١٩٣٠ .

محمد توفيق رفعت باشا : من ٢٠ يونيه سنة ١٩٣٠ إلى ٢٢ يونيـه سنة ١٩٣١ .

على جمال الدين باشا : من ٢٢ يونيـه سنة ١٩٣١ إلى ٤ ينـاير سنة ١٩٣٣ .

على جمال الدين باشا : من ٤ ينـاير سنة ١٩٣٣ إلى ٢٧ سبتمبر سنة ١٩٣٣ .

صليب سامى بك : من ٢٧ سبتمبر سنة ١٩٣٣ إلى ١٤ نوفمبر سنة ١٩٣٤ .

محمد توفيق عبد الله باشا : من ١٨ فبراير سنة ١٩٣٥ إلى ٣٠ ينـاير سنة ١٩٣٤ .

على صـدقى باشا : من ٣٠ ينـاير سنة ١٩٣٦ إلى ٩ مايـو سنة ١٩٣٦ .

المـلاحة التجارية :

إن خروج سفن مصلحة البوستة الخديوية وملحقاتها من يد مصر فى سنة ١٨٩٨ أثار ضجـة استنكار عالية واعتراضا شديدا من الرأى العـام المصرى وقد استمـرت الحسرة والألم فى قـلوب المصريين من جراء ذلك حتى عهـدت مقاليد البـلاد إلى المغفور له الملك " فؤاد الأول " وفى ظله وتشجيعه الكريم عادت تلك السفن إلى أيدى المصريين فى سنة ١٩٣٤ ومصرت " شركة بواخر البوستة الخديوية " ورفرف على ساريات سفنها العلم المصرى .

وفى ذلك العهد تأسست ثلاث شركات مصرية للملاحة وهى :

(١) شركة مصر للنقل والملاحة :

فى أول أغسطس سنة ١٩٢٥ صدر مرسوم ملكى بإنشاء شركة مساهمة مصرية سميت "شركة مصر للنقل والملاحة" غرضها القيام بجميع عمليات النقل البحرى والبرى والنيلى من شراء أو استغلال أو بيع جميع السفن أو المؤسسات أو الأدوات العائمة أو مواد النقل البرى إلى إيجار واستئجار وتهيئة جميع السفن والمؤسسات والأدوات العائمة ومواد النقل البرى . وجعل مركز إدارتها القاهرة ومدّتها خمسون سنة وحدّد رأس مالها بمبلغ ٤٠,٠٠٠ جنيه مقسمة إلى ٤,٠٠٠ سهم قيمة كل سهم منها ١٠ جنيهات وقد اشترط أن يكون المساهمون فيها مصريين وقد توطدت دعائم النقل النيلى بطريقة منظمة على أحدث الأصول الفنية والاقتصادية بفضل هذه الشركة مما ترتب عليه زيادة رأس مالها حتى بلغ فى سنة ١٩٣٧، أى بعد اثنتى عشرة سنة من تأسيس الشركة مبلغ ١٥٠,٠٠٠ جنيه، وقد بلغ عدد بواخر الشركة فى أوائل سنة ١٩٢٧ ست رفاصات بخارية ورفاصين كبيرين وترامين من نوع الديزل و ٢٠ صندلا حمولة كل منها مائتا طن فى المتوسط وصندلين صغيرين ورفاصا صغيرا للتفتيش . أما فى سنة ١٩٣٧ فقد بلغ عددها حوالى ٧٣ قطعة ثمنها طبقا للميزانية العامة للشركة ١٤٦,٦٩٣ جنيه و ٨٣٩ مليما، وهذه القطع عبارة عن ٣٨ صندلا و ١٤ تراما ديزل و ٨ رفاصات ديزل و ٩ رفاصات بخارية و باخرتين للسياحة . وكانت تملك الشركة حوالى ١٢ مركبا شراعيا باعتها نظرا لاستهلاكها وعدم حاجتها اليها كما لها ورش ومخازن ببولاق والاسكندرية وغيرها .

وتقوم هذه الوحدات بنقل البضائع والحاصلات المختلفة بين بلاد القطر المترامية . وللشركة خطوط منظمة فى النيل وترعه من الاسكندرية الى الصعيد .

وكانت هـذه الشركة قد حصلت من الحكومة على امتياز لنقل الحجاج لمـدة ٢٠ سنة، ولكن بعد أن تأسست شركة مصر للملاحة البحرية رئى من المناسب أن تقوم بنقل الحجاج نظرا لتخصصها فى ذلك[١] .

(ب) شركة الاسكندرية للملاحة :

هى شركة مساهمة مصرية تكونت بمقتضى مرسوم ملكى صادر فى ١٨ مارس سنة ١٩٣٠ برأس مال قدره ٢٠٠,٠٠٠ جنيه (بلغ الآن ١,٠٠٠,٠٠٠ جنيه) وقد بدأ نشاطها بباخرتين هما : " نجمـة القاهرة " و " نجمـة الاسكندرية " ، ومركز الشركة الرئيسى الاسكندرية وتسير سفنها بين مصر و بريطانيا العظمى لجلب الفحم إلى مصر وتبادل البضائع المختلفة بين البلدين .

(ح) شركة مصر للملاحة البحرية :

فى ١٤ يناير سنة ١٩٣٤ صدر مرسوم ملكى بتأسيس شركة مساهمة مصرية سميت " شركة مصر للملاحة البحرية " غرضها القيام بجميع عمليات الملاحة والنقل البحرى من شراء واستغلال و بيع جميع أنواع السفن والمراكب والمهمات العائمة ومهمات النقـل فى البحر الى إيجار واستئجار وتهيئة السفن والمراكب والمهمات العائمـة ومهمات النقل فى البحر وجعـل مركزها الرئيسى القـاهره ورأس مالها ١٠٠,٠٠٠ جنيه مقسمة ٢٥,٠٠٠ سهم ، كل سهم منها أربعـة جنيهات مصرية وهـذه الأسهم مقسمة نوعين : نوع « ا » يشـمـل ١٥,٠٠٠ سهم اسمى ونوع « ب » يشـمل ١٠,٠٠٠ سهم لحامله . ولا يجوز أن يمتلك الأسهم التى من نوع " ا " سوى مصريين، أما الأسهم نوع " ب " فيجوز أن تكون ملكا لمساهمين مصريين أو أجانب على السـواء . ويجب أن يكون فى مجلس الإدارة دائـمـا ثلثا الأعضاء على الأقل مصريى الجنسية وأن يكون أيضـا ثلثا مستخدمى الشركة على الأقل مصريى الجنسية .

(١) محمد كامل أمين ملش : " شرح القانون البحرى " ص ٤٤٢ .

وقد كان الهدف الأول من إنشاء هذه الشركة نقل الحجاج الى بيت الله الحرام ثم خصصت بواخرها لنقل البضائع فى مختلف البحار الى البلدان كافة وتدرجت إلى نقل المسافرين بين مصر وأوروبا .

فحلت شركة مصر للملاحة البحرية محل شركة مصر للنقل والملاحة فى استغلال امتياز نقل الحجاج المسلمين الى الحجاز وصادقت الحكومة المصرية على ذلك فاشترت الشركة الباخرة "زمزم"(١) وحمولتها ١٤,٩٠٠ طن وتمكنت الشركة من نقل الحجاج عليها لأول مرة فى موسم سنة ١٩٣٤ ثم عززتها فى موسم سنة ١٩٣٥ بأخرى أسمتها "كوثر" وحمولتها ١١,٨٠٠ طن .

وقد أعدّت الشركة فى هاتين الباخرتين جميع معدّات الراحة اللازمة للحجاج فأوجدت فى كل باخرة مسجدا للصلاة وميضأة وإماما يحاضر فى أمور الدين ومكتبة تحوى الكثير من الكتب القيمة ويسرت فيهما الماء العذب كما أنشأت مستشفى فى كل باخرة جهزته بما يلزمه من عقاقير وأدوية تصرفها مجانا وعينت أطباء وممرضين وممرضات يعنون بصحة الحجاج فى الذهاب والإياب .

وقد بلغ عدد الحجاج الذين نقلتهم شركة مصر للملاحة عام ١٩٣٧ على بواخرها ٢٨,١٨٢ حاجا من المصريين وغيرهم .

ولاطراد الزيادة فى عدد الحجاج اشترت الشركة فى سنة ١٩٣٧ باخرة جديدة سميت " روض الفرج " وهى تسع ١,٢٠٠ حاج وقت موسم الحج وتسع من البضائع حوالى ٨,٠٠٠ طن ونحو مائة راكب كذلك .

ثم امتدّت أعمال الشركة الى استغلال خطوط للسفر الى أوروبا فابتاعت الشركة الباخرة " النيل " وحمولتها ١١,٣٠٠ طن وخصصتها لنقل المسافرين بين مصر وأوروبا ثم أشركت معها الباخرة "كوثر" فى العمل على هذا الخط وأقبل المسافرون عليهما .

---

(١) غرقت الباخرة "زمزم" فى المحيط الأطلنطى فى أثناء الحرب العالمية الأخيرة .

وللشركة سفن أخرى تعمل فى البحر الأحمر كالباخرة "السلام" وحمولتها ٧٠٠ طن والباخرة "بور سودان"، وحمولتها ١,٢٠٠ طن وتقوم بنقل البضائع بين السويس وبور سودان، وبلغ مجموع ما حملته بواخر الشركة عام ١٩٣٧ من البضائع ١٠٣,٦٤٦ طنا .

وكذلك للشركة بواخر صغيرة هى "المنزلة" و"مريوط" و"إدكو" و"الصياد" و"مصر" و"الاكسبريس" و"القاهرة" و"السويس" و"الاسكندرية" .

أما "المنزلة" و"مريوط" و"إدكو" و"الصياد" و"مصر" فمراكب صغيرة اشترتها الشركة من شركة مصر لمصايد الأسماك لنقل البضائع بين مصر والسودان وبلاد العرب، وقد أوقفت الشركة سيرها الآن لقلة حمولتها وفى نيتها إما بيعها أو كسرها أو إعادة الانتفاع بها تبعا للظروف .

وللشركة باخرتان أخريان هما "الفسطاط" وحمولتها ٨٢٥٠ طنا و"عرفات" وحمولتها ٧,١٠٠ طن وقد اشترتهما الشركة لنقل البضائع بين مصر ومختلف بلدان العالم وقد باعت الشركة فى شهر أكتوبر سنة ١٩٣٦ الباخرة "عرفات" للاستعاضة عنها بباخرة أخرى حديثة .

وأما "الاكسبريس" فباخرة اشترتها أيضا من شركة مصر لمصايد الأسماك وخصصتها لعمليات الإنقاذ، كما خصصت البواخر "الاسكندرية" و"القاهرة" و"السويس" لنقل الحجاج إلى ميناء جدّة .

وقد اشترت الشركة كراكة أطلقت عليها اسم "الحجاز" ولنشا أطلق عليه اسم "جدّة" لتسهيل نقل الحجاج .

ولا تضن الشركة بمجهود ولا بمال فى سبيل تجهيز بواخرها بكل وسائل الراحة حتى أقبل عليها كثير من المسافرين المصريين والأجانب ، وقد زاد رأس مالها حتى بلغ ٢٠٠,٠٠٠ جنيه عام ١٩٣٧ .

وقد ترتب على وجود هذه الشركة أن اضطرت الشركات الأجنبية الى تخفيض أجورها مجاراة لأجور شركة مصر للملاحة البحرية كما أنه فتح للمصريين سبيلا جديدا للتدريب على أعمال الملاحة البحرية المختلفة وعلى فن خدمة البواخر، فالتحق ببواخرها فريق من الطلبة المصريين يتمرنون على أعمال الضباط البحريين[(١)].

وفاة الملك فؤاد :

وفى ٢٨ أبريل سنة ١٩٣٦ انتقل الملك فؤاد — طيب الله ثراه — الى جوار ربه بعد حكم دام تسع عشرة سنة ونودى بالأمير "فاروق" ملكا على مصر.

---

(١) محمد كامل أمين ملش : "شرح القانون البحرى" ص ٤٤٤ .

المراجع الخاصة بالفصل الرابع عشر

باللغة العربية :

عبد العزيز الأزهرى وعلى عبد الله سرحان ومحمد مجاهد : فؤاد الأول .

كريم ثابت بك : جلالة الملك بين مصر وأوروبا .

محمد صبيح : فؤاد الأول .

محمد مصطفى صفوت : المجمل فى التاريخ المصرى : مصر المعاصرة من عهد توفيق الى الوقت الحاضر .

يوسف فيليب جلاد باشا : الملك فؤاد والعلم (مجلة " الكتاب " عدد مايو سنة ١٩٣٦) .

محمود عبد الهادى (البكباشى) : المعارف البحرية .

باللغة الفرنسية :

Charles-Roux (F.) : Histoire de la Nation Egyptienne, t. VII : L'Egypte, de l'occupation anglaise à l'indépendance égyptienne.

Déhérain (Henri) : Histoire de la Nation Egyptienne, t. VII : Un mécène royal: Fouad Ier.

Yeghen (Foulad) : L'Egypte sous Fouad Ier.

باللغة الانجليزية :

Ikbal Aly Shah (Sirdar) : Fouad, King of Egypt.

الفصل الخامس عشر

عصر الفاروق

تولية الفاروق وعنايته بالبحرية المصرية :

فى الثامن والعشرين من شهر أبريل سنة ١٩٣٦ نودى بفاروق الأول ملكا على مصر وما كاد يستوى على عرش بلاده حتى وطد عزمه على إحياء مجد مصر البحرى وبعث أسطوله .

وفى دورة سنة ١٩٣٨ – ١٩٣٩ أقر البرلمان المصرى مشروع إنشاء قوة الدفاع البحرية ووافق على الاعتماد الخاص به وقدره ١,٢٥٠,٠٠٠ جنيه وكان يقضى هذا المشروع بإنشاء تلك القوة من أربع كاسحات ألغام وأربع سفن أخرى لمكافحة الغواصات وطوافة، إلا أن الحرب العالمية نشبت فى ٣ سبتمبر سنة ١٩٣٩ وحالت دون إخراج هذا المشروع الى حيز التنفيذ .

غيرأن المدرسة البحرية استمرت تخرج عدّة دفعات من الضباط البحرية (٩ فيما بين سنتى ١٩٤١ و ١٩٤٣ و ١٦ فيما بين سنتى ١٩٤٤ و ١٩٤٦) .

وفى حرب ١٩٣٩ – ١٩٤٥ ساهمت البحرية المصرية بنصيب فيها ففقدت ٢٢,١ ./. من حمولة سفنها وأصيب ٥١,١ ./. من مجموعها إصابات فادحة كما غرق ٦٣ ./. من حمولة البواخر التجارية المصرية مما جعل القائد العام لأساطيل الدول المتحالفة فى البحر الأبيض المتوسط يرسل كتابا إلى الحكومة المصرية فى ابريل سنة ١٩٤٦ ينوّه فيه بما قدّمت البحرية المصرية إلى الحلفاء من معونة كان لها أثرها فى إحراز النصر[١] .

---

(١) محمود عبد الهادى : " المعارف البحرية " (وقد عقد الفصل السادس منه للكلام على قوات مصر البحرية فى الحرب الأخيرة) .

وما ان وضعت الحرب العالميـة الأخيرة أوزارها حتى أوعز حضرة صاحب الجلالة الملك فاروق إلى حكومته أن تغتنم فرصة وجود سـفن أمريكية معروضة للبيع فى ثغرى بور سعيد والاسكندرية وغيرهما وتسعى إلى شرائها فبادرت الحكومة إلى تنفيذ تلك التوجيهات الكريمة وعهدت إلى لجنة وزارية يعاونها خبراء بحريون فى معاينة هذه السفن للوقوف على حالتها تمهيدا للمفاوضة فى أمر ابتياعها، وبالفعل تمت المعاينة وأعقبها شراء بعض الوحدات البحرية ، ومن مزايا هذه الصفقة أن وفرت على مصر وقتا طويلا كان يجب عليها أن تنتظره إذا شاءت أن توصى بصنع تلك السفن فى مصانع أوروبا أو أمريكا كما أنها دفعت فيها ثمنا أقل من التكاليف الأصلية جريا على ما تم فى بيع المطارات والمهمات الحربية التى أنشأها الأمريكيون فى مصر إبان الحرب[1] .

ويبلغ عدد القطع التى ابتاعتها الحكـومة المصرية من حكومة الولايات المتحدة الأمريكيـة سفينة للعمليات المشتركة وثمانى كاسحات ألغام وزورقين لانتشال الطيارين والغرقى وعشرين زورقا للنقليات الثقيلـة وثلاثة زوارق لإنزال الجنـود وزورقين للنقليات الخفيفة ، ولعل أهم قطعة بحرية فيها هى السفينة "عكا" ، وقد أطلق عليها هـذا الاسم تذكارا لإحدى سفن الأسطول الضخم الذى أنشأه محمـد على باشا الكبير وتمجيدا لحصار وفتح حصـن عكا نتيجة للعمليات المشتركة التى قامت بها القوات المسلحة المصرية بقيادة ابراهيم باشا .

السلاح البحرى الملكى :

فى يوم ٣٠ يونيه سـنة ١٩٤٦ صـدر النطق السامى بتعيين أمير البحار محمود حمـزه باشا ياور جلالة الملك ومـدير عام مصلحة الموانئ والمنائر قائدا عاما للبحرية الملكية علاوة على وظيفته .

---

(١) راجع المقال المنشـور بجريدة "المقطم" عدد ٨ نوفمبر ١٩٤٦ تحت عنوان : "اهتمام جلالة الملك بإنشاء أسطول بحرى لمصر" .



٤٠ — إحدى كاسحات الألغام المصرية المتوسطة

وفى يوم ٢٣ ديسمبر سنة ١٩٤٦ وقع حضرة صاحب الجلالة الملك فاروق الأول مرسوما ملكيا بتنظيم السلاح البحرى الملكى هذا نصه :

نحن فاروق الأول ملك مصر ،

بعـد الاطلاع على الأمر العالى الصـادر فى ١٠ ديسمبر سنة ١٨٧٨ بتوزيع مصالح الحكومة بين الوزارات ،

وعلى الأوامر العالية والمراسيم المعدّلة له ،

وعلى المـادتين ٤٤ و٤٦ من الدستور ،

ونظرا إلى أن استكمال وسائل الدفاع عن البلاد يقتضى إعادة تنظيم البحرية المصرية لتقوم بمهمتها الى جانب القوات البحرية الأخرى ،

وبعد الاطلاع على ما ارتأته الجمعية العمومية لمجلس الدولة ،

وبناء على ما عرضه علينا وزير الدفاع الوطنى وموافقة رأى مجلس الوزراء ،

رسمنا بمـا هو آت :

مادة ١ — يطلق على القوة البحرية المصرية اسم "السلاح البحرى الملكى".

مادة ٢ — يكون السلاح المذكور قائما بذاته ويلحق بوزارة الدفاع الوطنى .

مادة ٣ — يتألف السلاح البحرى الملكى من وحدات بحرية حربية ويتولى قيادته قائد عام يكون له من السلطة والاختصاص ما للمديرين العامين للمصالح .

مادة ٤ — على وزير الدفاع الوطنى تنفيذ هـذا المرسوم ويعمل به من تاريخ نشره بالجريدة الرسمية .

صدر بقصر القبة فى ٢٩ المحرم سنة ١٣٦٦ (٢٣ ديسمبر سنة ١٩٤٦) .

فاروق

بأمر حضرة صاحب الجلالة

وزير الدفاع الوطنى	رئيس مجلس الوزراء
أحمد عطيه	محمود فهمى النقراشى

وقد روعى فى تنظيم السلاح البحرى الملكى أن يكون على أحدث الأنظمة البحرية العالمية وألحقت به مدرسة الأساحه البحرية للتدريب على أعمال المدفعية البحرية والطوربيد وأعمال كسح الألغام ، كما ألحقت به أيضا مدرسة الإشارة البحرية ، ومدرسة الهندسة البحرية ، ومدرسة فنّ البحر .

وينتظر أن يوافق البرلمان قريبا على ثانى ميزانية للسلاح البحرى الملكى المصرى فيبادر هذا السلاح إلى استيراد بعض القطع البحرية من الخارج تضم إلى الوحدات السابق شراؤها من الولايات المتحدة الأمريكية والتى سيتكوّن من مجموعها نواة الأسطول الجديد .

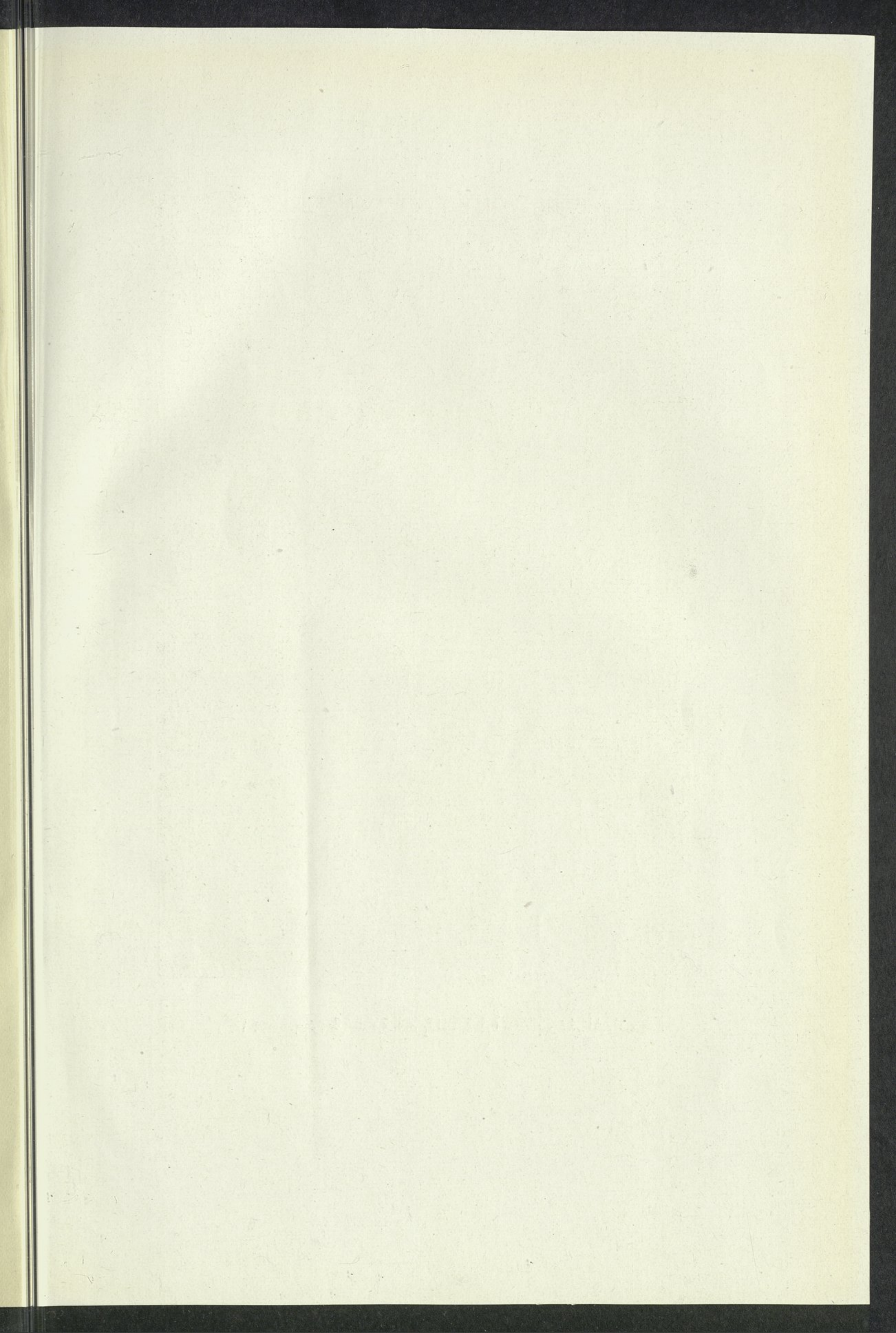
الكلية البحرية الملكية :

رأى الفاروق أن تبدأ مصر نهضتها البحرية — بعد أن غدر الزمان بمصر وأسطولها وجيشها وبدأت تتنفس الصعداء وتقوم من كبوتها — بإنشاء كلية للبحرية المصرية ، واختيرت مقرّا لها قلعة رأس التين التى ظلت ستين عاما ونيفا تحتلها السلطات البحرية البريطانية ، وبدئ العمل فيها ابتداء من أول فبراير سنة ١٩٤٧ وعين القائمقام محمد يحيى شكرى قائدا لها ، وضمت خمسين طالبا من حاملى شهادة الدراسة الثانوية القسم الخاص أتموا إعدادهم بالكلية الحربية بالقاهرة بتدريبهم على الأعمال الحربية ستة أشهر وانتظموا بعده فى سلك الكلية البحرية بالأسكندرية . وسيبلغ عدد الطلبة فى أكتوبر سنة ١٩٤٨ عند افتتاح السنة الدراسية المقبلة مائة طالب .

ومدّة الدراسة فى الكلية البحرية الملكية أربع سنوات يتلقى فى خلالها الطالب جميع العلوم والفنون البحرية الحديثة من بدايتها كعلم الفلك والملاحة البحرية بأنواعها والأرصاد الجوية والهندسة البحرية والأسلحة البحرية بأنواعها والإشارة البحرية وفن البحر والقيادة . ويقوم على التدريب عليها نخبة ممتازة من الضباط البحريين الذين تخرجوا من المعاهد البحرية فى الخارج .



٤١ — بعض طلبة الكلية البحرية الملكية فى أثناء طابور تعليم المجداف



وتتناول السنوات الأربع التى تتكوّن منها هذه الدراسة من ستة أشهر يقضيها الطالب بالكلية الحربية الملكيــة بالقاهرة تعقبها ستة عشر شهرا بالكلية البحرية الملكية بالأسكندرية ثم ستة عشر شهرا تدريب على ظهر السفن الحربية فى عرض البحار ، تليها ستة أشهر فى مؤسسات التدريب بالأسكندرية .

وشروط الالتحاق بالكلية البحرية هى : (١) ألا يزيد سنّ الطالب على تسع عشرة سنة . (٢) أن يكون الطالب حائزا للشهادة التوجيهية شعبة الرياضة أصلا وشعبة العلوم استثناء . (٣) ألا يقل نظر الطالب عن ٦/٦ فى كل عين ، وذلك فضلا عن الشروط العــامة المقررة للقبول فى الكلية الحربية الملكية كأن يكون الطالب مصريا ، غير متزوج ، خالى السوابق ... ... الخ .

وتبلغ المصروفات المدرسية ستين جنيها سنويا تدفع على قسطين .

ويصرف الكساء والغــذاء مجانا لكل طالب حتى يرقى إلى رتبة ملازم ثان ، ويعامل فيما يختص بالماهية والمرتب ونظام الترقى أسوة بما هو متبع فى الجيش .

البعثات البحرية إلى الخارج :

ولم تفت أولى الأمر أهميــة إيفاد البعثات البحرية إلى الخــارج حتى يتسنى لأعضائها التخصص فى ناحية معينة من نواحى الفنون البحرية المختلفة .

وقد بلغ عدد أعضاء بعثات السلاح البحرى الملكى إلى الخارج فى الفترة مابين شهر أبريل سنة ١٩٤٦ وشهر ديسمبر سنة ١٩٤٧ — أى فى خلال عشرين شهرا — ١٢١ عضوا بيانهم كالآتى :

الاسم والرتبـة	تاريخ السفر	مدة البعثة أو تاريخ العودة	نوع التخصص
٣٨ محمد فاضل محمد الولانى	١٩٤٦/١٢/٨	مارس ١٩٤٨	التدريب بسفن الأسطول البريطانى بالبحر الأبيض المتوسط .
٣٩ محمد محمود محمد شاهين ...	»	»	
٤٠ محمود اسماعيل محمود ...	»	»	
٤١ محمود حسين الجمل	»	»	
٤٢ منصور محمد فائق محمد فائق	»	»	
٤٣ نسيم شنوده يوسف ...	»	»	
المساعدان الخامسان (ك) :			
٤٤ محمد محمد بدره	»	»	
٤٥ محمد عبد القادر محمد حسن	»	١٩٤٨/٢/٩	
المساعدون الخوامس (هـ) :			
٤٦ ابراهيم ناجى حشمت عبد الفتاح	١٩٤٧/١/٤	مارس ١٩٤٨	
٤٧ شوقى شحاته عبد الملاك	»	»	
٤٨ محمد صادق مسعد الزميتى	»	»	
٤٩ محمد عفيفى حسنين سليم الحداد	»	»	
٥٠ منير عياد زخارى بطرس	»	»	
٥١ رمزى زكى عيد	»	»	
الطلبة الممتازون (هـ) :			
٥٢ أحمد رفعت عباس... ...	١٩٤٦/١٢/٨	يونيه ١٩٤٨	لدراسة الكهرباء البحرية .
٥٣ أحمد متولى أحمد	»	ديسمبر ١٩٤٨	الالتحاق بكلية الهندسة البحرية الملكية (بكيهام) بانجلترا .
٥٤ حسنى محمود حسين	»	»	
٥٥ أحمد شريف	»	»	

الاسم والرتبة	تاريخ السفر	مدة البعثة أو تاريخ العودة	نوع التخصص
٥٦ شريف عمر الصفتى ...	١٩٤٦/١٢/٨	ديسمبر ١٩٤٨	الإلتحاق بكلية الهندسة البحرية الملكية (بكيهام) بانجلترا .
٥٧ عمر مصطفى أمين	«	«	
٥٨ عبد العليم عبده نافع	«	«	
٥٩ مصطفى نير المأمون ...	«	«	
٦٠ سعد رزق الله حنا	«	«	
٦١ صمويل ميساك واصف ...	«	«	
الوقادون :			
٦٢ أحمد حامد أحمد حسين	١٩٤٦/١٢/٨	مارس ١٩٤٨	التدريب بسفن الأسطول البريطانى بالبحر الأبيض المتوسط ولحراسة عنابر النوم والأكل وتأدية خدمات المساعدين .
٦٣ محمد عبد العزيز حسن ...	«	«	
٦٤ عبد الرحمن على سعيد ...	«	«	
٦٥ عبد المنعم عبد الله مبروك	١٩٤٧/١/٤	«	
٦٦ ابراهيم السيد بدوى	«	«	
الطلبة الممتازون (ع) :			
٦٧ السيد محمد حسن	١٩٤٧/١/٥	١٩٤٧/٩/١٦	الإلتحاق بالكلية البحرية بجرينتش بانجلترا للتدريب وحضور فرقة فى العلوم الرياضية والفلك .
٦٨ الفونس حبيب صادق ...	«	«	
٦٩ عدلى مكس	«	«	
٧٠ البكباشى محمد محمود ناشد	١٩٤٧/١/٢١	١٩٤٧/١٠/٢٦	تأدية فرقة تخصص فى الأسلحة البحرية بانجلترا .
٧١ البكباشى فوزى عوض	«	«	

الاسم والرتبة	تاريخ السفر	مدة البعثة أو تاريخ العودة	فرع التخصص
الطلبة الممتازون :			
٧٢ محمد كمال حشيش	١٩٤٧/٢/٢٤	٩٤٧/١٠/١١	التدريب على ظهر سفن الأسطول البريطانى بالبحر الأبيض المتوسط .
٧٣ محمد رءوف غاربو	«	«	
٧٤ سمير أمين سامى حسونة...	١٩٤٧/٣/١٨	١٩٤٧/٩/٢٦	
٧٥ يوسف كمال سماحة	«	٩٤٧/١٠/٢٠	
٧٦ عبد المعطى العربى	«	«	
٧٧ أحمد عبد الغنى مرسى ...	«	١٩٤٧/٩/٢٦	
الـــوقاد :			
٧٨ محمد عبد العال ابراهيم غنيم ...	«	مارس ١٩٤٨	التدريب بسفن الأسطول البريطانى وحراسة عنابر النوم والأكل وخدمة المساعدين .
الطـالب :			
٧٩ ابراهيم فتحى	١٩٤٧/٣/٢٩	لم تحدد	للالتحاق بالكلية البحرية (وستر) بانجلترا .
الطالبان الممتازان (ع) :			
٨٠ السيد محمد رفعت	١٩٤٧/٦/٩	١٩٤٨/١/٨	التخصص فى رسم الخرائط البحرية .
٨١ نيقولا ابراهيم ميخائيل ...	«	«	
البكباشى (د) :			
٨٢ كامل حسن البلتاجى ...	١٩٤٧/٦/١٩	٣ أشهر	زيارة منشآت التدريب البحرية بانجلترا وقطع الأسطول البريطانى بالبحر الأبيض المتوسط .
البكباشى (ع) :			
٨٣ ابراهيم عبد النبى أبو النصر	«	«	
البكباشى (هـ) :			
٨٤ محمد حسن عامر	١٩٤٧/٦/٢٤	«	زيارة الأسطول البريطانى بالبحر الأبيض المتوسط .
٨٥ البكباشى محمود عزت عياد	١٩٤٧/٨/٢٩	٩٤٧/١٢/٢٩	للتدريب على زيارة سفن وزوارق العمليات المشتركة .

الاسم والرتبة	تاريخ السفر	مدة البعثة أو تاريخ العودة	نوع التخصص
٨٦ الصاغ محمد عبد الفتاح إبراهيم	١٩٤٧/٨/٢٩	٤ شهور	للتدريب على قيادة كاسحات الألغام.
الملازمون الثوانى :			
٨٧ رجب فهمى	١٩٤٧/١٠/٣	٩ شهور	للتخصص فى الأسلحة البحرية بانجلترا.
٨٨ صلاح الدين حلمى على حلمى	امتداد بعثة	«	« « الاشارة « «
٨٩ فؤاد محمد احمد ذكرى...	١٩٤٧/١٠/٣	«	« « الأسلحة « «
٩٠ عبد المجيد فهيم	١٩٤٧/٩/٢٩	١٩٤٨/١/١٤	« « الملاحة « «
٩١ جمال الدين حلمى ...	١٩٤٧/٨/٢٩	فبراير ١٩٤٩	للتدريب بسفن الأسطول البريطانى بالبحر الأبيض المتوسط.
٩٢ فؤاد شفيق حلاوة ...	١٩٤٧/٩/٦	«	
٩٣ ابراهيم طه نصر	«	١٩٤٨/١/٢٨	
٩٤ حسين كامل الجندى	«	١٩٤٨/١/٢٨	
٩٥ محمد حسنى الشعراوى	٩٤٧/١٠/١٣	فبراير ١٩٤٩	
٩٦ محمد فريد يوسف زاده	١٩٤٧/٩/٦	—	عاد لمرضه فى ١٩٤٧/١١/٢٤.
٩٧ فؤاد حسن أحمد فايد	١٩٤٧/٨/٢٩	فبراير ١٩٤٩	للتدريب بسفن الأسطول البريطانى بالبحر الأبيض التوسط وفى المنشآت البحرية بانجلترا.
٩٨ كمال محمد فهمى أبو العينين	٩٤٧/١٠/١٣	«	
٩٩ محب عبد الرحمن فهمى	٩٤٧/١٠/١٥	«	
١٠٠ على محمود عيسى	٩٤٧/١٠/١٣	«	
١٠١ محمد أنيس أنسى... ...	«	«	
١٠٢ عبد الرءوف فهمى ...	٩٤٧/١٠/١٥	«	
١٠٣ معتصم هاشم عطية ...	١٩٤٨/١/٢٨	أغسطس ٩٤٨	للتدريب بسفن الأسطول البريطانى.
١٠٤ عثمان حسن احسان ...	«	«	

بحرية جلالة الملك :

تتألف بحرية جلالة الملك من السفن الآتى بيانها :

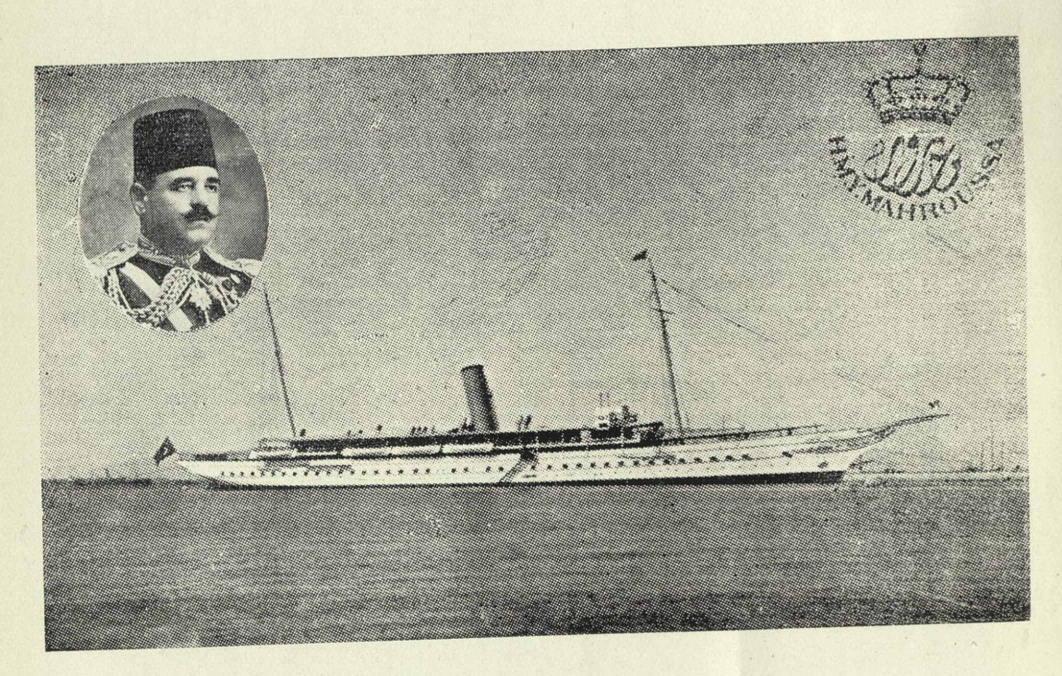
اسم السفينة	نوعها	حمولتها بالطن	تاريخ بنائها	قوة آلاتها بالحصان	سرعتها بالميل البحرى
محروسة	يخت بحرى	٤٥٦١	١٨٦٥	٥٥٠٠	١٦
قاصد خير	يخت نيلى للوجه القبلى	٦٠٠	١٩٢٧	٥٠٠	٩ ١/٢
نسر	يخت نيلى للوجه البحرى	٣٣٠	١٩٢٧	١٥٠	٧ ١/٢
نصر	سفينة نيلية	٣٣٠	١٩١٧	٤٥٠	٧ ١/٢
حارس	سفينة نيلية	٣٣٠	١٩١٧	٤٥٠	٧ ١/٢

مصلحة الموانئ والمنائر :

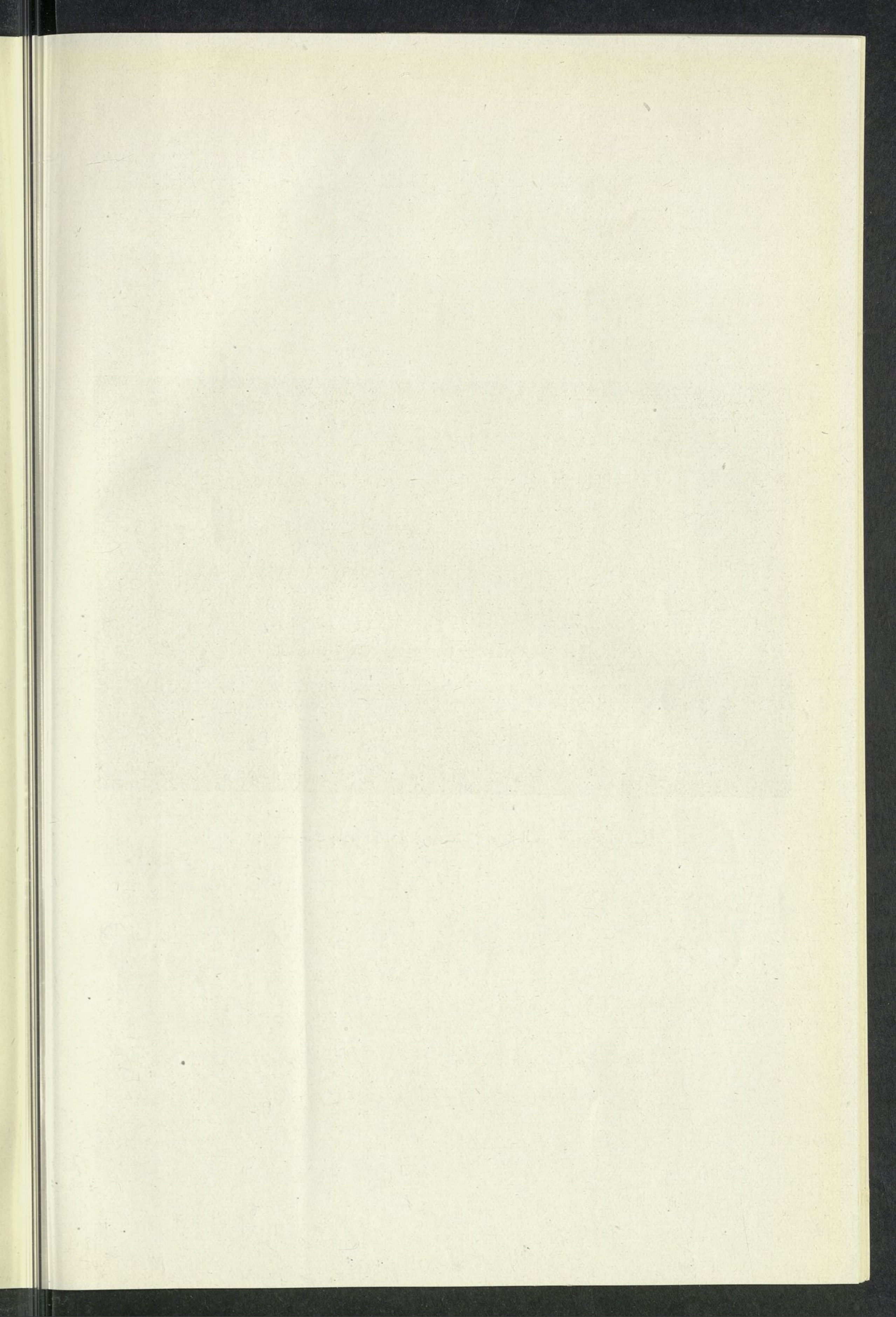
الموانئ : تتبع هـذه المصلحة وزارة المواصلات وهى تشرف على الموانىء والمنائر وتقـوم بفرض وتحصيل رسـوم الرصيف والحمـولة والنور من السفن التى تدخل الموانىء المصرية أيا كانت جنسيتها .

ومقرّ إدارتها العمومية بثغـر الأسكندرية ولهـا إدارة فى السويس ومكتب ببور سعيد . أما الموانئ المصرية الصغيرة الأخرى كمرسى مطروح والسلوم والقصير والطور ففيها مندوبون من قبل المصلحة يقومون بالخدمة البحرية للبواخر .

وتقدّر المساحة المـائية بميناء الأسكندرية بنحو ١٦٨٠ فدّانا يحميها حاجزان عن أمواج البحر العاصفة و يبلغ مجموع طولها أربعة كيلومترات ، كما يبلغ طول الأرصفة التى يبلغ عمق المـاء عندها ٣٠ قدما نحو ٤٩٠٠ قدم، والأرصفة التى يتراوح عمق المـاء عندها بين ٢٣ و ٢٨ قدما يبلغ طولها ١٤٥٠٠ قدم، أما الأرصفة التى يبلغ عمق المـاء عندها أقل من ٢٣ قدما فيبلغ طولهـا ١٢٥٠٠ قدم، وتقوم على هـذه



٤٢ — يخت جلالة الملك «محروســـة» وأمير البحار محمود حمزة باشا



الأرصفة مخازن وسقائف يبلغ مجموع مسطحها ٣٤ فدانا ، وتوجد ببعض الأرصفة آلات كهربائية رافعة حمولة خمسة أطنان وطنين لتفريغ البضائع من البواخر وشحنها فيها .

و بميناء الاسكندرية أوناش عائمة تبلغ حمولة أكبرها ٩٠ طنا وللحكومة حوض جاف للتعمير والإصلاح يبلغ طوله ٥٢٠ قدما وعرضه ٦٤ قدما وعمقه ٢٢ قدما .

ولقد بدئ بالفعل فى تنفيذ مشروع توسيع ميناء الاسكندرية الذى يشمل بناء أرصفة جديدة تصلح لرسو أكبر السفن وميناء للبترول و إنشاء محطة بحرية كبيرة فى ميناء الاسكندرية أرصد لها بالفعل فى الميزانية مبلغ ٧٠٠,٠٠٠ جنيه ، ومن تفصيلاتها أن ترسو البواخر أمام أرصفة خاصة فى الميناء وأن ينزل ركابها الى المدينة مارين على كوبرى يقام لهذا الغرض بحيث لا يضطرون الى اجتياز المنطقة الجمركية .

وتبذل الجهود الآن للتنسيق بين المحطة البحرية وطريق اسماعيل الذى يراد انشاؤه بين منطقة الميناء وميدان محمد على بحيث يكون مدخلا فخما لعاصمة البلاد الثانية .

المنائر : تتبع مصلحة الموانئ والمنائر إحدى وثلاثون منارة لهداية السفن منها تسع عشرة فى البحر الأبيض المتوسط و باقيها فى البحر الأحمر ، ولون نورها إما أبيض أو أحمر أو أخضر أو أبيض وأحمر معا ، ونور بعض هذه المنائر ثابت و بعضها متحرك ، وتتراوح مدة الدورة للفنارات ذات النور المتحرك بين ثانية ودقيقة ، و يرى فيها النور عند ما يكون الجو صافيا على بعد ٢٠ ميلا كفنار بورسعيد و١٩ ميلا كفنارات رأس التين بالاسكندرية والبرلس ورأس غارب بالبحر الأحمر ورشيد ودمياط ، و بعض هذه الفنارات مبنى على شكل أبراج من الحجر أو أبراج مركبة من قضبان حديدية ، ويتراوح ارتفاع هذه الفنارات عن أعلى حد تصل إليه المياه بين ١٨ قدما كفنار الطور بالبحر الأحمر و١٦٥ قدما كفنار شعب سنجنيب

الواقع عند مدخل بور سودان ، كما أن الارتفاع بالقدم عن أعلى حدّ تصل اليه المياه لفنار بور سعيد هو ١٨٥ قدما . وقد بنى بعض هذه الفنارات من عهد بعيد، ولعل أقدمها فنار رأس التين إذ شيد عام ١٨٤٨ وجدّد عام ١٩١٩، وأحدث فنار هو فنار صخرة المتراس الواقع فى الجهة الشرقية من مصب النيل عند دمياط فقد بنى عام ١٩٣٤ .

ويوجد بجميع فنارات البحر الأحمر عمال يلاحظونها ماعدا فنارا الطور وجزيرة جوبل فهى غير محروسة ، أما فنارات البحر الأبيض المتوسط فيوجد فى بعضها عمال يلاحظونها كفنارات رأس التين ورشيد والبرلس ودمياط و بور سعيد .

وقد زوّد بعض هذه الفنارات بجرس للضباب يدق كل عشر ثوان كفنار نيو بورت الواقع فى طريق السويس وفنار شعب سنجنيب بالبحر الأحمر ففيه آلة ضباب تعطى إشارة صوتية مدتها ثلاث ثوان (١) .

سفن مصلحة الموانئ والمنائر :

اسم السفينة	نوعها	حمولتها بالطن	سرعتها بالعقدة	تاريخ إنشائها
فاروس (٢)	قاطرة إنقاذ	٤٥٥	١٢	١٩٢٩
طير الميناء	«	١٩٥	—	—
سفاجا	«	٨٠	١١	١٩٢٤
غردقة	«	٨٠	١١	١٩٢٤
عائدة	سفينة لخدمة المنائر	١٤٢٨	١١	١٩١١
صقر	قاطرة	٢٥٣	١١	١٩٤٣

(١) محمد كامل أمين ملش : "شرح القانون البحرى" ص ٤٨٢ .

(٢) مست السفينة "فاروس" لغما خارج ميناء الاسكندرية فى ٢٩ يونيه ١٩٤٢ فنسفت نسفا .

إدارة التفتيش البحرى :

لما صدر القانون رقم ٣٦ سنة ١٩٣٦ بموافقة الحكومة المصرية على المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح الموقع عليها فى لندن بتاريخ ٥ يوليه سنة ١٩٢٩ أبلغت الحكومة المصرية الدول الموقعة على هاتين المعاهدتين أمر انضمامها إليها .

ويترتب على انضمام مصر إلى هاتين المعاهدتين أن تقوم الحكومة بتنفيذ أحكامها و إصدار التشريعات اللازمة لذلك وعلى الأخص فيما يتعلق بفحص مبانى السفن لتنطبق على الأصول الفنية والأوضاع المبينة بالمعاهدتين المذكورتين والملاحق المرفقة بهما وأن تكون مجهزة بجميع الأجهزة والأنظمة التى قررتها المعاهدتان المذكورتان . ولما كان هذا العمل الفنى يستدعى إنشاء إدارة خاصة يقوم بأمرها مهندسون ذوو كفاءة فنية خاصة فقد أصدر وزير المواصلات قرارا رقم ٢٩ فى ١٢ نوفمبر سنة ١٩٣٩ نص فيه على إنشاء إدارة تلحق بوزارة الموصلات وتسمى " إدارة التفتيش البحرى للسفن " تكون تابعة لمصلحة الموانئ والمنائر وتختص بما يأتى :

(١) إجراء معاينات السفن وفحص مبانيها طبقا لأحكام المعاهدتين المذكورتين و إعطاء رخص الملاحة وشهادات السلامة وشهادات التلغراف اللاسلكى وشهادات خطوط الشحن إذا توفرت الشروط الواردة بالمعاهدتين المذكورتين وكذلك إعطاء تصاريح السفر لسفن الحجاج بعد استيفاء ما تقتضيه القوانين واللوائح بالمعاهدات الخاصة بذلك .

(٢) إعطاء شهادات الاعفاء من بعض أحكام المعاهدتين المذكورتين عند قيام الظروف المبررة لهذا الإعفاء طبقا لأحكام المعاهدتين المذكورتين والقوانين التى تصدرها الحكمة بهذا الصدد .

(٣) إعادة معاينة السفن وفحصها فنيا عندما يراد تجديد رخص الملاحة والشهادات الأخرى الموضحة بالبند الأول .

(٤) القيام بالتفتيش المستمر على السفن الداخلة فى الموانئ المصرية والخارجة منها فى دائرة الحدود الموضحة بالقوانين والمعاهدات لضمان استمرار السفن على استيفاء شروط الأمن والسلامة المقررة بالمعاهدتين والقوانين واستعمال مالها من الحقوق المقررة إذا وجدت السفن غير مستوفاة جميع شروط البناء والتلغراف اللاسلكى أو خطوط الشحن أو غير ذلك .

(٥) مقاس السفن لاستخراج حمولتها .

(٦) التصديق على عقود البحارة .

(٧) صرف تذاكر شخصية للملاحين المشتغلين بالسفن .

(٨) كل ما يحال على هذه الإدارة من الأعمال الخاصة بالملاحة البحرية بمقتضى القانون أو بقرار من وزير المواصلات .

وتشكل إدارة التفتيش البحرى من :

(١) مهندس خبير للسفن (Engineer Surveyor) .

(٢) ضابط بحرى للسفن (Nautical Surveyor) .

(٣) ملاحظ الإدارة (Superintendent) .

(٤) أربعة ضباط .

(٥) إثنين من الكتبة .

وإلى اليوم الذى يتم فيه تعيين المهندس الخبير والضابط البحرى المتقدم ذكرهما يجوز أن يعهد بالأعمال الفنية إلى أحد خبراء شركات الإشراف والتقدير (Sociétes de Classification) المعتمدة من وزير المواصلات .

وقد أصدر وزير المواصلات قرارا باعتماد ثلاث من كبريات الشركات للاشراف على السفن وفحص مبانيها وتقدير درجاتها وتحديد خطوط الشحن .
وهذه الشركات هى : شركة اللويدز (Lloyds Register of Shipping) وشركة

الملاحة البريطانية (British Corporation for Shipping & Aircraft) ومكتب فيريتاس (Veritas) .

ومصلحة الموانئ والمنائر قائمة منذ صدور القرار الوزارى رقم ٢٩ آنف الذكر بعمل الإجراءات اللازمة لاستكمال عدد الموظفين اللازمين للقيام بأعمال هذه الإدارة.[١]

الاتفاق بين مصر وبريطانيا على تقرير حمولة السفن :

نظرا لأن القوانين واللوائح المعمول بها الآن فى بريطانيا العظمى فيما يتعلق بتقدير حمولة السفن التجارية تتفق فى جوهرها مع القوانين واللوائح المعمول بها فى مصر فقد عقد اتفاق بين مصر وبريطانيا فى ٣٠ فبراير سنة ١٩٣٩ بمقتضاه تعهدت السلطات المصرية بقبول حمولة السفن التى تحمل شهادات مسجلة وأوراق جنسية أخرى أصدرتها سلطات معترف بها فى بعض أجزاء الأملاك البريطانية كما هى مقدّرة بتلك الوثائق وأن تعفى من إعادة تقديرها فى أى ميناء أومكان فى مصر على شرط أن تمنح السفن المصرية مثل هذه المعاملة متى كانت لهذه السفن شهادات مسجلة أو أوراق جنسية أخرى صادرة من سلطات رسمية فى ٣١ ديسمبر سنة ١٩٣٥ أو بعد ذلك التاريخ[٢] .

مصلحة خفر السواحل : إن مركز هذه المصلحة الرئيسى فى الاسكندرية ، ولها إدارات أخرى هى الإدارة الشرقية ومركزها بور سعيد والإدارة الغربية ومركزها سيدى جابر، كما لها أيضا مكاتب أقسام سواحل فى الجهات الآتية: المكس وميناء الاسكندرية (برأس التين) وقسم الاسكندرية (بطابية القضا) وبرنجى نقطة (بالرمل) وأبو قير ورشيد والبرلس وعزبة البرج والمطرية (دقهلية) وبور سعيد والإسماعيلية وبور توفيق ومصر وقارون (أبو كساه) وأسوان وبلطيم[٣] .

(١) محمد كامل أمين ملش : " شرح القانون البحرى " ص ٤٨٤ .
(٢) محمد كامل أمين ملش : " شرح القانون البحرى " ص ٤٨٦ .
(٣) محمد كامل أمين ملش : " شرح القانون البحرى " ص ٤٨٧ .

ومما هو جدير بالملاحظة أن مصر من أطول بلاد العالم سواحل إذ يبلغ شاطئها على البحر الأبيض المتوسط من العجمى إلى بور فؤاد ١٧٠ ميلا بحريا ، ومن بور فؤاد إلى رفح ١٠٠ ميل، ويمتدّ هذا الشاطئ غربا من العجمى إلى السلوم ٢٢٠ ميلا. أما فى البحر الأحمر فيمتدّ الشاطئ من بور سعيد إلى بور توفيق ٩٥ ميلا ومن بور توفيق إلى حدود السودان ٦٠٠ ميل. وهكذا يبلغ طول الشواطئ المصرية ١١٨٥ ميلا بحريا بخلاف التعاريج يضاف اليها شواطئ شبه جزيرة سيناء .

سفن مصلحة خفر السواحل :

تملك هذه المصلحة أربع سفن وخمسة لنشات هاك بيانها :

اسم السفينة	نوعها	الحيز الكامل بالطن	سرعتها بالعقدة	تاريخ بنائها	تسليحها
الأميرة فوزية	ناقلة جنود	٢٦٤٠	١٤	١٩٢٩	مدفعان
السلوم (١)	طوّافة	١٢٩٠	١٦	١٩١٧	مدفع واحد
الأمير فاروق...	طوافة ساحلية	١٤٤١	١٧	١٩٢٧	خمسة مدافع
مباحث	سفينة أبحاث	٦١٨	١١	١٩٣٠	—
درفيل	لنش ساحلى	٢٠	٢٠	١٩٢٥	غرق فى أثناء الحرب
نور البحر ...	«	٢٠	٢٠	١٩٢٥	مدفع ٣٧ ميلليمترا
قمر	«	٢٣	١١	—	—
الحوت	«	٢٤	٧	—	—
السريع	«	٢٠	٣٥	١٩٣٦	مدفع ٣٧ ميلليمترا

(١) غرقت الطوّافة « السلوم » فى أثناء الحرب العالمية الأخيرة فى أوّل فبراير سنة ١٩٤١ على أثر استهدافها لهجوم الطائرات الألمانية التى ألقت عليها وابل قنابلها على مقربة من سيدى برانى .

الملاحة التجارية :

(١) شركة مصر للملاحة البحرية :

اتسع نشاط هذه الشركة أخيرا على الرغم مما أصاب بواخرها من خسائر فى أثناء الحرب العالمية الأخيرة، إذ أغرقت الباخره "زمزم" بفعل إحدى الغواصات الألمانية فى عرض المحيط الاطلنطى فى ١٧ أبريل سنة ١٩٤١ وهى فى طريق عودتها من نيويورك إلى الاسكندرية ، وأحرقت الباخره "كوثر" أمام شاطئ دمياط بفعل إحدى الطائرات المعادية فى شهر أبريل سنة ١٩٤٢ ، وأحرقت الباخرة "روض الفرج" وهى راسية بميناء بومباى بالهند فى شهر أبريل سنة ١٩٤٤ ، وغرقت الباخرة "مصر" أمام البردية الواقعة على ساحل لوبيا فى شهر مايو سنة ١٩٤٤ ، كما باعت الشركة بعض بواخرها الى "شركة الاسكندرية للملاحة" منها : "الفسطاط" و"بور سودان" فى ديسمبر سنة ١٩٣٩ و"النيل" فى ٣٠ أغسطس سنة ١٩٤١ .

غير أن الشركة اشترت من الحكومة الأمريكية باخرتين فى ٢٧ نوفمبر سنة ١٩٤٦ إحداهما : "مصر" حمولتها الصافية ٥٠٥٠ طنا ، وتعمل فى نقل الحجاج وتتسع لـ ١٤١٠ حجاج وتعمل بعد موسم الحج فى نقل الركاب والبضائع بين الموانئ المصرية وغيرها من الموانئ الأجنبية ، والأخرى "السودان" حمولتها الصافية ٥٠٢٠ طنا وتعمل فى نقل الحجاج وفى نقل الركاب والبضائع بين موانئ البحر الأبيض المتوسط وأستراليا .

وكذلك وصّت الشركة على باخرة ثالثة سميت "بور سعيد" ستكون حمولتها الكلية ٦,٤٠٠ وينتظر الانتهاء من إنشائها فى نهاية هذا العام .

ورغبة فى تنشيط الملاحة التجارية ونظرا لوحدة الهدف الذى ترمى إليه كل من شركة مصر للملاحة البحرية وشركة الاسكندرية للملاحة تم الاتفاق بين الشركتين بتبادل خمسين فى المائة من أسهم كل منهما ابتداء من أول يناير سنة ١٩٤٧ .

(ب) شركة الاسكندرية للملاحة :

خسرت هـذه الشركة فى أثنـاء الحرب العالميـة الأخيرة باخرتين هما " نجمة السويس " التى غرقت بفعل الأعداء فى سنة ١٩٤٢ فى عرض المحيط الأطلنطى عند عودتها من أمريكا ، و " نجمة الأقصر " التى اشـترتها من شركة مصر للملاحة البحرية (وكان إسمها " الفسطاط ") وغرقت بفعل الأعداء أمام ساحل الأرجنتين فى سنة ١٩٤١ ، كما جنحت الباخرة " نجمة القاهرة " فى شهر سبتمبر سـنة ١٩٤٦ على شاطئ الأرجنتين بجوار نيكوتشيا واعتبرت مفقودة نهائيـا ، وجنحت الباخرة " نجمـة المكس " التى اشترتها من شركة مصر للملاحة البحرية (وكان إسمها " بور سودان ") فى سنة ١٩٤٧ عند مدخل الخليج الفارسى بالقرب من بلدة رأس الحد واعتبرت مفقودة نهائيا .

غير أن الشركة اشترت فى سنة ١٩٣٦ الباخرة " نجمة الاسكندرية ٣ " وحمولتها الكلية ٤٣٠١ طن والصافية ٢٦٦٨ طنا وتحمل ١٢ راكبا و ٧٦٢٨ طنا من البضائع ، واشترت الباخرة " النيل " من شركة مصر للملاحة البحرية فى سنة ١٩٤١ وأجرت الى وزارة الشحن البريطانية خلال الحرب المـاضية وتحولت إلى مستشفى حربى ثم بيعت إليها فى سنة ١٩٤٦ ، واشترت الباخرة " نجمة الرمل " وباعتها فى سنة ١٩٤٠ إلى وزارة الشـحن البريطانية ، واشـترت الباخرة " نجمـة القاهرة ٣ " فى يناير سنة ١٩٤٧ وحمولتها الكلية ٤٦٦٥ طنا والصافية ٢٨٧٥ طنا ، واستأجرت الباخرة " نجمة النيل " وحمولتها الكلية ٥٠٣٣ طنا والصافية ٢٩٤٣ طنا من وزارة الشحن البريطانية بعقد ينتهى فى سنة ١٩٤٩ .

وفضـلا عن ذلك فإن الشركة جارية الآن فى بنـاء ثلاث بواخر من أحدث طراز حمولة كل منها حـوالى ٦,٤٠٠ طن وتسع ٤٠ راكبا وتبنى إحداها بانجلـترا وقد سميت " نجمة أسوان " والأخريين بايطاليا وسميتا " نجمـة الأقصر " و " نجمة السويس " وينتظر أن تتسلمها الشركة فى خلال هذا العام .

(ح) شركة بواخر البوستة الخديوية :

فى ٢١ يناير سنة ١٩٣٧ صدر مرسوم ملكى بتأسيس شركة خطوط البريد الفرعونية لتحل محل شركة البوستة الخديوية برأس مال قدره ١٠٠,٠٠٠ جنيه ممثلة فى عشرة آلاف سهم قيمة كل منها عشرة جنيهات ، ومركزها القاهرة والغرض منها طبقا للمادة الثانية من عقد تأسيسها القيام سواء لحسابها أو لحساب الغير فى القطر المصرى وفى الخارج بجميع عمليات الملاحة والنقل البحرى ، وعلى وجه الخصوص شراء البواخر والسفن والأدوات العائمة وأدوات النقل البحرى وبيعها واستغلالها وبنائها وتصليحها وتأجير البواخر والسفن والأدوات العائمة وأدوات النقل البحرى واستئجارها وتأجيرها وتجهيزها . وقد حددت مدة الشركة بخمسين سنة . وتقرر فيها أن تكون أسهم "حرف ا" وعددها ٧,٥٠٠ ملكا لمصريين ، أما الأسهم "حرف ب" وعددها ٥,٢٠٠ فيجوز أن يتملكها مصريون وأجانب على السواء ، واشترط أن يكون ثلاثة أرباع أعضاء مجلس الإدارة على الأقل مصرى الجنسية كما اشترط أيضا أن تحتفظ الشركة بين مستخدميها الثابتين الذين يتناولون مرتبهم شهريا طبقا لنص قرار مجلس الوزراء الصادر بتاريخ ٢١ مايو سنة ١٩٢٢ ما يعادل ٥٠ ./. منهم من المصريين وأن تحفظ ما يعادل ٩٠ ./. من المصريين بين عمالها الذين تدفع أجورهم باليومية .

وبعد أن آل أمر شركة البوستة الخديوية إلى شركة البريد الفرعونية عملت الشركة الجديدة على توسيع الحوض الجاف فى السويس حتى صارت تؤمه ٨٠ ./. من البواخر التى تجتاز قناة السويس للترميم والإصلاح وأدخلت على الورش الاصلاحات التى يتطلبها الرقى العصرى وجهزت بالأدوات والمعدات والمزلقانات الكهربائية من أحدث طراز حتى أصبحت تضارع الآن أمثالها فى أوروبا وصار فى مقدورها أن تبنى السفن . وبذا بدأت صناعة جديدة ترتب عليها أن فتح باب عمل أمام الشباب المصرى . وقد جددت الشركة السفن وزادت خطوط الملاحة وكان لها قبل نشوب الحرب العالمية الأخيرة من السفن اثنتاعشرة باخرة أهمها ما يأتى :

(١) الباخرتان " محمد على الكبير " و " الخديو اسماعيل "[١] وكانتا باخرتين شقيقتين حمولة كل منهما ١٢,٠٠٠ طن وسرعة كل واحدة منهما ١٧ عقدة ، وكانتا تسيران بالزيت ومزودتين بجميع وسائل الراحة الحديثة والتسلية الممكنة للمسافرين ، وكانتا تعملان بانتظام بين الاسكندرية ومرسيليا وتمران بمالطة ونابلى وجنوه .

(٢) الباخرة « فؤادية » وتعمل بانتظام بين مصر وقبرس .

(٣) البواخر " زمالك " و " زعفران " و " أبو قير " وتعمل بانتظام بين مصر ومرسين بالأناضول مارة بموانئ فلسطين ولبنان وتركيا .

(٤) الباخرتان " طائف " و " تالودى " وتعملان بانتظام بين مصر وموانئ البلاد العربية والسودان .

ولبواخر هذه الشركة نشاط كبير فى مينائى السويس والاسكندرية تبدو أهميته فى رسوم الموانئ التى تدفعها الشركة للحكومة إذ تبلغ أكثر من ٣٠,٠٠٠ جنيه فى العام ، ويعمل فى الشركة الآن حوالى أربعة آلاف من المصريين وعلى أيديهم تمت أعمال الشركة الهامة فى السنوات الأخيرة ، وترحب الشركة بخريجى المدارس الصناعية والهندسية للتوظف بها وللتمرن فيها وتدرّب فى بواخرها تلاميذ مصريين على أعمال الملاحة وهندستها وتتخذ منهم ذخيرة للمستقبل[٢] .

وعلى أثر انتهاء الحرب العالمية الأخيرة عادت «شركة البريد الفرعونية» الى اسمها القديم وتسمت باسم «شركة بواخر البوستة الخديوية» وابتاعت بواخر جديدة أهمها :

(١) الباخرة « الملك فؤاد » التى افتتح خط سيرها بين مصر وأوروبا فى يوم ١٥ يناير سنة ١٩٤٨ ، وقد أعدت هذه الباخرة لنقل المسافرين ما بين الاسكندرية ومرسيليا عن طريق جنوه ، وهى تقطع هذه المسافة فى ثلاثة أيام .

---

(١) أعلن رسميا فى لندن فى ١١ أغسطس ١٩٤٠ نبأ إغراق الباخرة " محمد على الكبير " بطوربيد ألمانى كما غرقت أيضا الباخرة " الخديو اسماعيل " فى أثناء الحرب الأخيرة .

(٢) محمد كامل أمين ملش : " شرح القانون البحرى " ص ٤٤٠ .

(٢) الباخرة «الخديو إسماعيل» وهى من طراز البواخر الأمريكية المعروفة باسم «فكتورى» ولكنها جدّدت وأطلق عليها هـذا الاسم تذكارا للباخرة التى كانت تحمل هـذا الاسم وغرقت فى أثناء الحرب العالمية الأخيرة، وقـد أعدّت هذه الباخرة للسفر مرة فى كل شهر بين الاسكندرية والولايات المتحدّة الأمريكية، وقد افتتح هذا الخط الملاحى فى منتصف شهر مارس سنة ١٩٤٨ .

(٣) البـاخرة «محمـد على الكبير» وهى كسابقتها معدّة للسير بين مصر وأمريكا مارّة فى الذهاب بمرسـيليا ثم الى نيويورك مباشرة وفى الاياب بمرسـيليا وجـنوه واسـتامبول ثم الأسكندرية . وحمولة هـذه الباخرة كسابقتها عشرون ألف طن وتحمل من البضائع عشرة آلاف طن وتتسـع لمـائتى راكب، وفيها أحدث معدّات الراحة والترفيـه من صالونات عديدة فخمة الأثاث وغرف للتدخين وحوض للسباحة وأماكن للألعاب الرياضية وصالات للعرض والسهرات وغير ذلك .

وسيكون من أثر هـذا الخط الملاحى الجديد إنمـاء التبادل التجارى بين مصر وأمريكا وغيرهما من البلاد، فضلا عما يعود على مصر من الفائدة بالاسـتغناء عن العملة الصعبة أو النادرة فى رحلات الذهاب وبالحصول لها على مقادير مطردة من هذه العملة — ولا سيما الدولارات — فى رحلات الاياب .

(د) الشركة البحرية المصرية :

فى ٥ مايو سـنة ١٩٤٦ صدر مرسوم ملكى بتأسيس هـذه الشركة المصرية الجديدة للملاحة وأعمال التجارة البحرية، ومركزها الرئيسى ومحلها القانونى بالقاهرة على أن تكون الإسكندرية ميناء مركزيا لسفن الشركة التى ترفع العـلم المصرى . ولا تزال هذه الشركة فى دور التكوين ولم تتهيأ لسفنها السير فى البحار بعد .

إعانة الحكومة المصرية لشركات الملاحة البحرية :

أصبحت البواخر المصرية لا تقل عن البواخر الأجنبية فى فخامتها وتوافر أسباب الراحة والأمن والسلامة فيها ، وحسبها فخرا أن تفضل حضرة صاحب الجلالة الملك فاروق الأول فاختار الباخرة "النيل" التابعة لشركة مصر للملاحة ليعود عليها فى شهر يوليه سنة ١٩٣٧ من أوروبا الى مصر ومعه حضرة صاحبة الجلالة الملكة نازلى وحضرات صاحبات السمو الملكى الأميرات شقيقات جلالته ، كما أن جلالة الملكة نازلى وصاحبات السمو الملكى الأميرات عدن على الباخرة "محمد على الكبير" احدى بواخر "شركة خطوط البريد الفرعونية" من أوروبا الى مصر فى أوائل عام ١٩٣٩ مما زاد الثقة بالبواخر المصرية وأوجب العمل على حماية هذه الشركات المصرية التى يرفرف العلم المصرى على بواخرها وذلك بالتشجيع بجميع مظاهره من جانب الحكومة المصرية ، ففى سنة ١٩٣٢ دعت ظروف كساد أعمال النقل البحرى وخفض تعريفته وعنيف المزاحمة وارتفاع نفقات إدارة بواخر المسافرين التى تعتبر فى عرف كل البلاد وسيلة من وسائل الاعتزاز القومى والدعاية الوطنية واضطرار الشركات الى إرضاء رغبات الجمهور مهما كلفتها من تضحية الى اعتماد تلك الشركات على معاونة حكوماتها وعلى ما تبذله لها من شتى المساعدات والإعانات المالية الكبيرة . فالشركات الفرنسية كالمساجيرى ماريتيم والترانساتلانيك والشركات الايطالية كاللويد تريستينو والأدرياتيكا والشركات الألمانية كالنورد دويتشرلويد وأفريقيا الشرقية الألمانية وغيرها من شركات البواخر الأجنبية كانت تفوز بإعانات من حكوماتها لتستطيع مواصلة أعمالها . وهذا ما حدا بالحكومة المصرية أن تلبى نداء الشركات المصرية فتقرر لها إعانات مالية تستطيع معها أن تدير أمرها وتسير فى عملها بانتظام . وذلك على أساس كل رحلة تقوم بها السفينة ذهابا و إيابا ، وقد فازت بهذه الإعانات شركة مصر للملاحة البحرية ، وشركة اسكندرية للملاحة البحرية ، غير أنه أوقف العمل بنظام الاعانات فى عام ١٩٤٢ .

السفن المصرية الأخرى :

إن شركة مصر للملاحة البحرية وشركة بواخر البوستة الخديوية وشركة الاسكندرية للملاحة هى أكبر الشركات المصرية التى تملك سفنا مصرية ترفع العلم المصرى فى البحار ، غير أنه توجد بجانب هذه الشركات شركات أخرى منها : "الشركة البحرية المصرية" التى أسست عام ١٩٤٦ ولها بواخر تقوم بنقل البضائع بين مصر وغيرها من البلاد، كما أنه يوجد كثيرون من المصريين أو من نزلاء مصر الأجانب يملكون سفنا بخارية وشراعية تقوم بنقل البضائع والحاصلات المختلفة بين الثغور المصرية وفلسطين وسوريا والأناضول وتركيا واليونان وايطاليا وثغور البحر الأسود ، وكذلك توجد سفن وبواخر صغيرة تعمل فى النيل وفى ترعه يملكها مصريون يعملون فى البحار أو فى النيل سعيا وراء معاشهم وقد ورثوا هذه الصناعة عن آبائهم وأجدادهم فأتقنوها (١) .

العناية بتدريس القانون البحرى وتعديل أحكامه :

بمناسبة انتهاء أجل المحاكم المختلطة فى ١٥ اكتوبر سنة ١٩٤٩ واحالة جميع القضايا التى تتعلق بالشؤون البحرية الى المحاكم الوطنية رأت كلية الحقوق بجامعة فاروق الأول بالاسكندرية أن تعنى عناية خاصة بتدريس مادة القانون البحرى على اعتبار أن الاسكندرية هى موطن الملاحة فى المملكة المصرية وبالتالى موطن تطبيق القانون البحرى أمام القضاء .

وكذلك تعنى لجنة حكومية بتعديل القانون البحرى حتى تتفق نصوصه مع تطوّر الملاحة فى السنوات الأخيرة ، إذ أنه على الرغم من هذا التطوّر فان القانون البحرى المصرى الذى اقتبست أحكامه من القانون البحرى الفرنسى الصادر فى سنة ١٨٠٧ بقى على حالته دون أن يواجه التطوّرات المختلفة سواء من ناحية

---

(١) محمد كامل أمين ملش : "شرح القانون البحرى" ص ٤٤٨ .

وسائل التجارة نفسها والمعلومات التى استخدمت فيها أو من ناحية اشتراطات البحرية التجارية نفسها وما طرأ عليها من تحسينات تستدعى مواجهتها بتشريعات جديدة ، إذ أن القانون الحالى لا ينظم سوى العلاقات الخاصة وليس هناك أى تشريع بحرى إدارى يكمله .

وقد انتهت هذه اللجنة بالفعل من وضع شروط سلامة السفن والأرواح فى البحار وصدر بها قانون أقره البرلمان . وكذلك صدر قانون آخر بالشروط الخاصة بخطوط الشحن وتقدير ما تتسع له السفن . وفرغت اللجنة من بحث موضوع المحافظة على النظام على ظهر السفن وتحديد الشروط والمؤهلات اللازمة لاستخدام الربابنة والضباط والمهندسين والبحارة . كما وضعت مشروع قانون بتنظيم الملاحة فى الموانىء من حيث الارشاد والقطر . وتبحث اللجنة حاليا مسألة دخول السفن الى الموانىء مهما كان العلم الذى ترفعه وفاقا لأحكام معاهدة جنيف المعقودة فى سنة ١٩٢١ والتى نصت على أنه لا يجوز منح تسهيلات لسفينة تبعا للعلم الذى ترفعه ولا وضع قيود لمثل هذا السبب أى أنه يجب احترام مبدأ المساواة بين الأعلام ، كما سوف تبحث اللجنة قرارات المؤتمر البحرى للأمم المتحدة الذى اشتركت فيه مصر وانعقد فى جنيف من ١٩ فبراير الى ٦ مارس ١٩٤٨ .

المتاعب التى تعانيها شركات الملاحة المصرية :

كانت تعانى السفن المصرية المعدة لنقل المسافرين كثيرا من العراقيل والصعوبات فى الموانىء الأجنبية وكان السبب فيما تلقاه من العنت والعناء راجعا الى عدم اشتراك الحكومة المصرية فى المعاهدات الدولية البحرية . ولما شكت الشركات المصرية الى ولاة الأمور ما لقيته من سوء المعاملة بادرت الحكومة بناء على رأى لجنة الملاحة البحرية فوافقت بتاريخ ٢ أبريل سنة ١٩٣٦ على معاهدة سلامة الأرواح الموقع عليها فى لندن بتاريخ ٣١ مايو سنة ١٩٢٩ ووافقت على معاهدة خطوط الشحن الموقع عليها فى لندن بتاريخ ٥ يوليه سنة ١٩٣٠ كما أقرت

مشروع قانون سلامة السفن . وقد ترتب على انضمام مصر الى هذه المعاهدات أن خفت وطأة ما كانت تلاقيه البواخر المصرية من عنت ومتاعب فى الموانئ الأجنبية[١] .

المدرسة البحرية التجارية :

لما تضمن قانون رفع العلم المصرى على السفن المصرية أن يكون طاقم السفينة مصرى الجنسية بنسبة معينة ولوحظ ازدياد نشاط شركات الملاحة المصرية بعد الحرب الأخيرة ونمو عدد بواخرها واقتضى هذا وجود ضباط بحريين فقد صدر قانون بامتحان الضباط والربابنة والمهندسين الذين يعملون فى السفن المصرية واشترط فيهم أن يقضوا مدّة فى التدريب على ظهر السفن ، لذلك اقتضى الأمر إنشاء المدرسة البحرية التجارية[٢] ليتخرج منها الطلبة بعد مضى سنتين ويستكملوا تدريبهم على البواخر تمهيدا لدخولهم الامتحان ، وسوف ينشأ فى تلك المدرسة قسم جديد يتولى تدريب المهندسين وإعدادهم للقيام بأعمال المهندسين الأجانب فى البحرية التجارية[٣] .

وقد قبلت المدرسة البحرية التجارية فى شهر مارس سنة ١٩٤٥ نحو ثلاثين طالبا فى السنة الأولى ومثلهم فى السنة التالية وعين البكباشى محمد محمود ناشد قائدا لها .

ولما تبين مقدرة المهندسين والعمال المصريين على إنشاء السفن بمصر قررت الحكومة إنشاء سفينتين قاطرتين فى ورش مصلحة الموانى والمنائر ، وقد تم بالفعل إنشاء واحدة أطلق عليها اسم « وادى النيل » واحتفل بإنزالها إلى البحر فى الاسكندرية فى يوم ٢٩ نوفمبر سنة ١٩٤٧ ، وقد اعدّت هذه السفينة لخدمة

---

(١) محمد كامل أمين ملش : "شرح القانون البحرى" ص ٤٤٩ .

(٢) التى اتخذت لها مركزا مقرّ مدرسة خفر السواحل القديمة التى أغلقت أبوابها وسلمت سفينتيها « الأمير عبد المنعم » و « تفتيش » الى مصلحة الموانئ والمنائر .

(٣) سيتخذ هذا القسم الهندسى مقرّا له المبنى الذى كانت تشغله المدرسة البحرية التجارية .

الملاحة فى المياه المصرية فى أعمال قطر السفن الكبيرة و إنقاذها وغير ذلك مما لاغنى عنه للملاحة التجارية ، ويبلغ طول هذه القاطرة ١٢٠ قدما وعرضها ٢٧ قدما وعمقها تحت الماء ١١ قدما، وهى مجهزة باحدث الآلات التى تبلغ مجموع قوتها نحو ١,٠٠٠ حصان، ولها محركان ورفاصان لتسهيل المناورة . وقد تم إنشاؤها فى ٢٠ شهرا وبلغت تكاليفها ٧٠,٠٠٠ جنيه تقريبا .

ومن المشروعات التى أحيلت الى لجنة الاقتراحات بمجلس الشيوخ مشروع قانون يرمى الى إنشاء أسطول تجارى مصرى عن طريق تكوين شركة مصريه تساهم الحكومة المصرية فى رأس المال بنسبة ٥١ ٪ ويشترك أفراد الشعب المصرى بالباقى على أن تضمن الحكومة حدّا أدنى لأرباح الأسهم بمعدل ٥ ٪ ، مما يدل على مدى تقدّم الوعى القومى البحرى بين ممثلى الأمة .

هذا وإذا لاحظنا أن مجموع الصادرات والواردات المصرية يبلغ حوالى ٨٠,٠٠٠,٠٠٠ من الجنيهات سنويا وأن مجموع أجور هذه البضائع يبلغ خُمس ذلك أى حوالى ١٦,٠٠٠,٠٠٠ من الجنيهات أدركنا أن تشجيع شركات الملاحة المصرية المبلغ كفيل بازدياد عدد البواخر التى ترفع العلم المصرى وبالإكثار من رجال البحر المصريين حتى يتهيأ بمصر فى خلال سنوات قلائل أسطول تجارى يليق بمكانة بلاد ناهضة ويؤدّى الى اتساع نطاق الصناعات البحرية المحلية وازدهار الاقتصاد القومى الذى تعد الملاحة من أهم دعائمه .

وقد طلبت بعض شركات الملاحة المصرية الى وزارة المواصلات أن تعمل على حماية هذه الملاحة من المنافسة الأجنبية فتخصص على الأقل جانبا من الصادرات والواردات المصرية لشحنها على السفن التى تحمل العلم المصرى .

على أن البعض لا يرى مساهمة الحكومة فى تكوين شركة للملاحة، بحجة أن الحكومة لا ينبغى لها أن تزاحم الأفراد فى مثل هذه الأعمال، لأن شركات الملاحة

مهمتها ووسائل عملها تجارية ولا يجوز للحكومات أن تزاول التجارة و إذا جاز لها ذلك فانها لا تحسن القيام بالأعمال التجارية .

ولئن سمعنا فى السنوات الأخيرة بفكرة « التأميم » الذى حدث فى غير دولة — وخاصة فى بريطانيا — إذ عمدت الحكومة هناك الى تأميم كثير من المنشآت كالمناجم والسكك الحديدية والمصارف وغير ذلك فاننا لم نسمع قط بتأميم شركات الملاحة لأن طبيعة عملها لا يسمح بذلك . وفى مصر الآن أربع شركات كبيرة للملاحة هى : «شركة مصر للملاحة البحرية» و «شركة الاسكندرية للملاحة» و «شركة بواخر البوستة الخديوية » و « الشركة البحرية المصرية » وهى حسب البلاد اذا لقيت التشجيع اللازم والمعاونة الكافية وسارت الحكومات المتعاقبة على سياسة قومية ثابتة [1] .

كلمة ختامية :

هذه هى البحرية المصرية ، الحربية والتجارية ، بين الأمس البعيد واليوم القريب ، تتلألأ صفحاتها النواصع من أقصى الأزمنة الغابرة ، وتلمع مناقبها وآثارها ، طيلة سبعة قرون من الزمان .

وهؤلاء هم رجال البحر المصريون ، المعروفون منهم والمجهولون ، الذين سجلوا تاريخ مصر البحرى الحافل بجلائل الأعمال ، على صفحات مياه البحار ، فواصلوا حلقاته على مر الدهور ، دون ما انقطاع أو اجتزاء ، لم تفل الأيام الغاضية ولا الكوارث الماضية همم أولئك الأبطال الصناديد ، ولم تثبط الشدائد من عزائمهم أو تحد الأهوال من نشاطهم ، كل ذلك فى سبيل النهضة البحرية التى أقاموا صرحها الشامخ ، لبنة لبنة ، حتى تسامت نحو العلا والمجد .

---

(١) احمد عبود باشا : « مساهمة الحكومة فى شركة للملاحة » مقال منشور بمجلة « أخبار اليوم » عدد ٢٤ يناير سنة ١٩٤٨ .

وهذا هو علم مصر البحرى يعود فيرفرف فى زهـو واعتزاز على صوارى السفن المصرية ، الحربيـة والتجارية ، يحمـل فى طياته رسالة مصر الى الأقطار القاصية والدانية، ويعلن على رؤوس الأشهاد أن وادى النيل ، الذى شاءت له الأقدار أن يهيمن موقعه الفريد على الطرق البحرية الرئيسية ، قد عزم أبناؤه عزما قويا على السير حثيثا بشؤون البحر بما هو خليق بماضى بلادهم التليد، وبما هى جديرة به من الرعاية الساميـة التى خص بها البحرية المصرية مليك البـلاد المعظم باعث نهضتها الحديثة "فاروق الأول" .

قوة مصر البحرية فى عصر الفاروق

فى صيف سنة ١٩٤٧

العدد	الاسم	النوع	تاريخ الصنع	محل الصنع	تاريخ الانضمام الى السلاح البحرى	الحيز الكامل بالطن	السرعة بالعقدة	المصلحة التابعة لها
١	عكا	سفينة العمليات المشتركة	١٩٤٣	أمريكا	١٩٤٦/١١/١٨	٤٠٨٠	١١,٦	السلاح البحرى الملكى
٢	—	كاسحة ألغام متوسطة	١٩٤٣	»	١٩٤٧/٥/١٥	٢٤٥	١٤ ١/٢	»
٣	—	»	»	»	»	»	»	»
٤	—	»	»	»	»	»	»	»
٥	—	»	»	»	»	»	»	»
٦	—	»	»	»	»	»	»	»
٧	—	»	»	»	١٩٤٧/١٠/٢٣	»	»	»
٨	—	»	»	»	»	»	»	»
٩	—	»	»	»	»	»	»	»
١٠	حمزة	لنش ساحلى	١٩٤٢	انجلترا	١٩٤٧/٢/١٠	٩٠	١٤	»
١١	أنيس	زورق لانتشال الطيارين والغرقى	١٩٤٣	أمريكا	١٩٤٦/١١/١١	٤٦	٣٥	»
١٢	حجاج	»	»	»	»	»	»	»
١٣	نورس	لنش قاطره للميناء	»	»	١٩٤٦/١١/١٨	٩٥	١٠	»
١٤	زن ث ١	زورق للنقليات الثقيلة	»	»	»	٥٠	١١	»
١٥	زن ث ٢	»	»	»	»	»	»	»
١٦	زن ث ٣	»	»	»	»	»	»	»

(تابع) قوة مصر البحرية فى عصر الفاروق

فى صيف سنة ١٩٤٧

العدد	الاسم	النوع	تاريخ الصنع	محل الصنع	تاريخ الانضمام الى السلاح البحرى	الحيز الكامل بالطن	السرعة بالعقدة	المصلحة التابعة لها
١٧	زن ث ٤	زورق للنقليات الثقيلة	١٩٤٣	أمريكا	١٩٤٦/١١/١٨	٥٠	١١	السلاح البحرى الملكى
١٨	زن ث ٥	«	«	«	«	«	«	«
١٩	زن ث ٦	«	«	«	«	«	«	«
٢٠	رن ث ٧	«	«	«	«	«	«	«
٢١	زن ث ٨	«	«	«	«	«	«	«
٢٢	زن ث ٩	«	«	«	«	«	«	«
٢٣	زن ث ١٠	«	«	«	«	«	«	«
٢٤	زن ث ١١	«	«	«	«	«	«	«
٢٥	زن ث ١٢	«	«	«	«	«	«	«
٢٦	زن ث ١٣	«	«	«	«	«	«	«
٢٧	زن ث ١٤	«	«	«	«	«	«	«
٢٨	زن ث ١٥	«	«	«	«	«	«	«
٢٩	رن ث ١٦	«	«	«	«	«	«	«
٣٠	زن ث ١٧	«	«	«	«	«	«	«
٣١	زن ث ١٨	«	«	«	«	«	«	«
٣٢	زن ث ١٩	«	«	«	«	«	«	«
٣٣	زن ث ٢٠	«	«	«	«	«	«	«

(تابع) قوة مصر البحرية فى عصر الفاروق

فى صيف سنة ١٩٤٧

العدد	الاسم	النوع	تاريخ الصنع	محل الصنع	تاريخ الانضمام الى السلاح البحرى	الحيز الكامل بالطن	السرعة بالعقدة	المصلحة التابعة لها
٣٤	زنخ ١	زورق نقليات خفيفة	١٩٤٣	أمريكا	١٩٤٦/١١/١٨	١٢	٩	السلاح البحرى الملكى
٣٥	زنخ ٢	«	«	«	«	«	«	«
٣٦	زنج ١	زورق لانزال الجند	«	«	«	٨	١١	«
٣٧	زنج ٢	«	«	«	«	«	«	«
٣٨	زنج ٣	«	«	«	«	«	«	«
٣٩	الأمير فاروق	طوافة ساحلية	١٩٢٦	انجلترا	—	١٤٤١	١٧	خفر السواحل
٤٠	الأميرة فوزية	ناقلة جنود	١٩٢٩	«	—	٢٦٤٠	١٤	«
٤١	مباحث	سفينة أبحاث	١٩٣٠	«	—	٦١٨	١٠	«
٤٢	عائدة	سفينة منائر	١٩١١	فرنسا	—	١٤٢٨	٩	الموانىء والمنائر

البواخر التجارية المصرية فى عصر الفاروق

العدد	الاسم	الحمولة بالطن		تاريخ الانشاء	ميناء التسجيل	اسم المالك
		أهلية	دولية			
١	CW طاشيوز	٤٣	٥٩	١٨٩٧	اسكندرية	طائفة مرشدى البوغاز
٢	CX الطائف	٥٣	٨٤	١٩٠٥	»	»
٣	CY نجـد	٤٧	٥٨	١٨٩٧	»	»
٤	DA شدوان	٢٦٤	٣٠٠	١٩٠٣	»	ا . نانليان وشركاه
٥	DE مدحت	٢٩	٣٤	١٩٣١	»	شركة مصر لمصايد الأسماك
٦	DI بهنس	٢٩	٣٤	١٩٣١	»	»
٧	BQ النيل	٤٧١٩	٥٠٥٣	١٩١٦	»	شركة الاسكندرية للملاحة
٨	BD نجمة مصر	٢٧٣١	٣٥٤٩	١٩٢١	»	»
٩	BL زكريا	١١	٣٦	١٩٣٣	»	الحاج سيد سيد حراز
١٠	BW ممفيس	١٢٤٦	١٥٠١	١٩٢٠	»	ألبرت خلاط
١١	CT نجمة الاسكندرية	٢٧٢٢	٣٨٩٧	١٩٢٨	»	شركة الاسكندرية للملاحة
١٢	DL طايف	٧٧٠	١٣٣٥	١٩٢٨	»	شركة بواخر البوستة الخديوية
١٣	BH تالودى	٧٨٤	١٣٤٧	١٩٢٨	»	»
١٤	DM زمالك	٩٢٩	١٤٣٥	١٩٢١	»	»
١٥	DO سودانى	٢٧٩	٣٦٩	١٩١٩	»	مصطفى حسنين أبو العلا
١٦	BX الفتح	١٤١	١٧٦	١٩١٨	»	ليون ألبرت جلو بيرج
١٧	CG حيفا	١٧	٢٣	١٩٣١	»	شركة بواخر البوستة الخديوية
١٨	CQ سمـير	٢٢٥٧	٢٩٩٧	١٩٠٩	»	فكتور أنطوان باسيلى
١٩	DV سقارة	١٦٣٨	—	١٩٠٧	»	شركة بواخر البوستة الخديوية

(تابع) البواخر التجارية المصرية فى عصر الفاروق

العدد	الاسم	الحمولة بالطن أهلية	الحمولة بالطن دولية	تاريخ الانشاء	ميناء التسجيل	اسم المالك
٢٠	DZ رمسيس	١٣٧	١٦٨	١٩١٩	اسكندرية	ايمانويل جورج بابا ديمتريو
٢١	BE بور فؤاد	٤٤٨	٥٨٦	١٩٠٦	«	مصطفى محمود علام
٢٢	DX عصمت	٨٤	١٠٨	١٩٠٤	«	أحمد محمد نصر
٢٣	BN مارى	١١١	١٣٣	١٨٨٢	«	نيقولا كرياكو
٢٤	BS مونا ليزا	٢٤٥	٢٨٥	١٩٤٤	«	جلال حسين بك
٢٥	BY نجمه النيل	٢٩٤٣	—	١٩٣٥	«	مؤجرة لشركة الاسكندرية للملاحة
٢٦	CA ديمتريوس	١٠٠	١٢٢	١٨٩٦	«	جورج فاميليادس
٢٧	CI الروضـة	٢٢٦٧	٣٠٩١	١٩١١	«	شركة بواخر البوستة الخديوية
٢٨	CJ ديوجينس	٥٨	٧٥	—	«	سامى خورى
٢٩	BO مصر	٤٨٢٣	٥٣٩٧	١٩٤٣	«	شركة مصر للملاحة
٣٠	CM تيسير	٦٧٥	٦٨٦	١٩٤٤	«	البربرى وبهاء الدين حسن
٣١	CR البربرى	٦٧٥	٦٨٦	«	«	«
٣٢	كوم امبو	٨٦٧	٦٨٢	«	«	شركة بواخر البوستة الخديوية
٣٣	أرمنت	«	«	«	«	«
٣٤	نجـع حمادى	«	«	«	«	«
٣٥	أبو قرقاص	«	«	«	«	«
٣٦	DS السودان	٤٨٢٣	—	«	«	شركة مصر للملاحة
٣٧	ممنون	—	—	١٩٤٦	«	الشركة البحرية المصرية
٣٨	CB الاسكندرية	١٩٥	٢٣٠	١٩١٧	السويس	شركة مصر لمصايد الأسماك

(تابع) البواخر التجارية المصرية فى عصر الفاروق

العدد	الاسم	الحمولة بالطن أهلية	الحمولة بالطن دولية	تاريخ الانشاء	ميناء التسجيل	اسم المالك
٣٩	DC القاهرة	١٩٦	٢٢٩	١٩١٧	السويس	شركة مصر لمصايد الأسماك
٤٠	BJ النيلان	١٣	١٤	١٩٣٠	»	بوريس كاهانوف بالقاهرة
٤١	BM وادى النيل السريع	١٣	١٦	١٩٤٢	»	جريجورى كونيبونسكى
٤٢	RF فتحى	١٩	٢٢	١٩٢٨	»	محسن بك يكن
٤٣	BG النمـــر	١٧	٢٣	—	—	—
٤٤	محمد على الكبير	٤٨٦٣	٥٩٦٦	١٩٤٤	اسكندرية	شركة بواخر البوستة الخديوية
٤٥	الخديو اسماعيل	٤٨٦٥	٥٩٧٠	١٩٤٤	»	»
٤٦	الملك فؤاد	٢٠١٠	٢٧٠٤	١٩٤٧	»	»

المراجع الخاصة بالفصل الخامس عشر

باللغـــة العربية :

أحمد عبد الهادى : القانون البحرى .

أحمد عبود باشـا : مساهمة الحكومة فى شركة للملاحة (مجلة ”أخبار اليوم“ عدد ٢٤ يناير سنة ١٩٤٨) .

جريدة « المقطـم » : اهتمام جلالة الملك بإنشاء أسـطول بحرى لمصر (عـدد ٨ نوفمبر سنة ١٩٤٦) .

كريم ثابت بك : الملك فاروق .

محمد كامل أمين ملش : شرح القانون البحرى .

محمد مصطفى صفوت : المجمل فى التاريخ المصرى : مصر المعاصرة من عهد توفيق إلى الوقت الحاضر .

محمود عبد الهادى (البكباشى) : المعارف البحرية .

باللغـــة الفرنسية :

LUGOL (JEAN) : L'Egypte et la deuxième guerre mondiale.

بيان اللوحات (١)

---

(١) ندين بالشكر الجزيل لكل من حضرات الأفاضل الدكتور محمد كامل أمين ملش القاضى بمحكمة مصر المختلطة والأستاذ حسن عبد الوهاب مفتش الآثار العربية والبكباشية عبد الرحمن زكى مدير المتحف الحربى وعز الدين عاطف ياور جلالة الملك ومدير العمليات البحرية ومحمود صبحى عبد الحميد مدير إدارة البحرية الذين تفضلوا بامدادنا ببعض اللوحات التى تزين هذا الكتاب .



بين صفحة

فهرست الكتاب

الفصل الخامس

فتح عمرو بن العاص وعصر العرب

(٦٤١ — ١٢٥٠)

دخول العرب مصر . السفن الحربية قبل الاسلام . السفن الحربية بعد الاسلام . أنواع مراكب العرب . أجزاء المراكب العربية . زخرفة السفن الاسـلامية . السفن الاسـلامية والنار الاغريقية . اختراع البوصلة والبارود . السفن الحربية النهرية . المناورات البحرية . معدّات السفن الحربية . قيادة الأساطيل عند العرب . الأسطول المصرى فى العصر العربى : (أ) الأسطول المصرى من الفتح العربى إلى قيام الدولة الطولونية (٦٤٠ — ٨٦٨) . وقعة ذات الصوارى (٢٩ أغسطس سنة ٦٥٤) . عناية المصريين بالأسطول على اثر نزول الروم دمياط (٢٩ أغسطس سنة ٨٥٢) . (ب) الأسطول المصرى فى عهد الدولة الطولونية (٨٦٨ — ٩٣٤) . (ج) الأسطول المصرى فى عهد الدولة الإخشيدية (٩٣٤ — ٩٦٩) . (د) الأسطول المصرى فى عهد الدولة الفاطمية (٩٦٩ — ١١٧١) . (هـ) الأسطول المصرى فى عهد الدولة الأيوبية (١١٧١ — ١٢٥٠) . موقعة الاسكندرية البحرية على اثر هجوم الأسـطول الصقلى على الثغر (يوليه ١١٧٤) . وقعة مرج عيون (سنة ١١٧٩) . هجوم الأسطول المصرى على عكا (١٤ أكتوبر سـنة ١١٧٩) . محاصرة الأسـطول المصرى بيروت بحرا (سنة ١١٨٢) . موقعة الحوراء البحرية (سنة ١١٨٢) . موقعة عكا البحرية (سنة ١١٩٠) . نزول الصليبيين دمياط (٣١ مايو سنة ١٢١٨) . المواقع النهرية تجاه المنصورة (سنة ١٢٢١ وسنة ١٢٥٠) . المآصر أو البلاسـل البحرية فى عصر العرب . دور صناعة السفن

الفصل الثامن

عصر محمد علىٰ باشا الكبير

(١٣ مايو سنة ١٨٠٥ — ٢ أغسطس سنه ١٨٤٩)

نواة الأسطول المصرى . أمير البحار الأول : إسماعيل جبل طارق . وقعة ستمباليا البحرية (١٣ نوفمبر سنة ١٨٢٤) . وقعة سيريجو البحرية (٢٩ أبريل سنة ١٨٢٥) . أثر هذه الحملات البحرية . أمير البحار الثانى : محرّم بك . وقعة نافرين البحرية (٢٠ أكتوبر سنة ١٨٢٧). موقعة نافرين والمسألة الشرقية . دار صناعه السفن بالخرطوم . دار صناعة السفن بالاسكندرية وتجديد الأسطول المصرى . السفن التى أنشئت فى ترسانة الاسكندرية فى أثناء رياسة المسيو دى سيريزى . السفن التى رممت فى ترسانة الاسكندرية مدّة رياسة المسيو دى سيريزى . حفلات إنزال السفن الحربية إلى البحر . استقالة المسيو دى سيريزى . المعسكر البحرى للتعليم برأس التين . مدرسة بحرية على ظهر البحر . البعثات البحرية . ترجمة المؤلفات العلمية البحرية . النظام على ظهر السفن المصرية . إصلاح ميناء الاسكندية وتوسيعه . آراء الأجانب فى البحرية المصرية . رأى الماريشال مارمون. رأى كلوت بك. رأى الكولونيل روشفور سكوت . رأى المسيودى كرجرست .رأى القومونداان أوبرى بايول.رأى القومندان بروا . رأى المسيو كوشليه . رأى الأميرال لالاند . رأى القنصل فنتوتزى. الأسطول التجارى المصرى . ديوان البحر . أمير البحار الثالث : عثمان نور الدين . حصار قلعة عكا وضربها بالمدافع من البحر . ضرب عكا بمدافع الأسطول المصرى (ديسمبر سنة ١٨٣١) .

الفصل التاسع

عهد عباس باشا الأول

(٢٤ نوفبر سنة ١٨٤٨ — ١٤ يوليه سنة ١٨٥٤)

كَمُلَ طبع "تاريخ البحرية المصرية" بمطبعة دار الكتب المصرية
فى يوم الخميس ١٣ جمادى الآخرة سنة ١٣٦٧ (٢٢ أبريل سنة ١٩٤٨) م

محمد نديم
مدير المطبعة بدار الكتب
المصرية

(مطبعة دار الكتب المصرية ٢٣/١٩٤٧/٤٠٠)

